Tak, ta sama, która zwyciężyła w Kolonii: „Foka", podziwiana przez miłośników szybownictwa w Warszawie.

Foto: B. Koszewski

W numerze: ODRZUTOWCEM POD RÓWNIK ✦ PZL „KOS" A SPRAWA NIE TYLKO FRANCUSKA ✦ PIĘĆ GODZIN, KTÓRE WSTRZĄSNĘŁY ŚWIATEM ✦ „POLSKI PŁAT" INŻ. PUŁAWSKIEGO.

SKRZYDLATA POLSKA

NR 38 (480) • 18 WRZEŚNIA 1960 r. • CENA 2 zł



ECHA

TEGOROCZNE lato nie było łaskawe, nie tylko dla lotników. Ciągłe deszcze popsuły wiele zamierzeń i przedsięwzięć. Różne imprezy, zawody i kursy szkoleniowe odbywały się w fatalnych warunkach atmosferycznych, nienotowanych u nas od kilkunastu lat. Szczyt wszystkiego, to mistrzostwa szybowników w Lesznie, które nie mogły niestety wyłonić mistrza Polski.

W ogóle, trzeba powiedzieć, tegoroczny sezon letni nie obfitował, poza sukcesami szybowników w Kolonii, w jakieś większe emocje. Nasi spadochroniarze nie zostali prawie zauważeni lub — jak kto woli — nie liczyli się na mistrzostwach świata w Bułgarii i powrócili bez sukcesów (w porównaniu do lat poprzednich — jest to jakimś sygnałem, że wyczyn spadochronowy nie robi u nas postępów. Chyba tego spadku formy nie można tłumaczyć li tylko pogodą, choć prawdą jest, że na obozie przygotowawczym przed mistrzostwami w Nowym Targu dała im się ona wcale porządnie we znaki. Myślę, że chyba warto tę sprawę szerzej przedyskutować na rozpoczynających się właśnie teraz Spadochronowych Mistrzostwach Polski).

Dni Lotnictwa, które się niedawno skończyły, nie wyszły nam też w tym roku zbyt okazale, poza Łodzią może. Wiadomo — olimpiada, no i chyba też pogoda; choć trzeba stwierdzić, że prasa, radio i telewizja poświęciły w sierpniu tematyce lotniczej nawet sporo miejsca, zwłaszcza jeżeli chodzi o historię lotnictwa.

A propos historii. Otóż, prawie w jednakowym czasie kilka pism („Wojskowy Przegląd Lotniczy", „Panorama" i „Żołnierz Polski") zamieściło artykuł Stefana Kozłowskiego o jego samolocie i pierwszych wzlotach na nim w Warszawie w 1910 r.

To oczywiście dobrze, nawet bardzo dobrze. Tylko, że „Żołnierz Polski" zaznaczył we wstępie, że to on pierwszy odkrył Kozłowskiego, co poleca uwadze historyków, a pilnie czytający prasę polską sympatyczny „Przekrój" odnotował ten fakt w swej rubryce: „Co piszą inni" i zauważył, że te próby nie były dotychczas odnotowane w dziejach naszego lotnictwa.

Otóż były, były — proszę „Żołnierza" i „Przekroju". Pisał o tym „Kurier Warszawski" 50 lat temu i bardzo obszernie przed wojną „Młody Lotnik", a w Polsce Ludowej Stefana Kozłowskiego i jego samolot przypomniała „Skrzydlata" w 1956 r., sam Kozłowski zamieścił na ten temat artykuł wraz ze zdjęciem w jednym ze styczniowych numerów „Skrzydlatej Polski". A poza tym, o ile wiem, nasi historycy lotnictwa nie zapomnieli też o tym pierwszym polskim samolocie w Warszawie.

Tyle, gwoli ścisłości. Myślę więc, że w przyszłości koledzy z „Żołnierza" zanim napiszą na ten temat, że są pierwsi, spytają przedtem kogo należy. Istnieje bowiem u nas, już od dłuższego czasu, Komisja Historyczna przy Dowództwie Wojsk Lotniczych.

I jeszcze jedno z Dni Lotnictwa. Szykuje się nowy film lotniczy. Bowiem na jednym z lotnisk, w pobliżu Wrocławia, rozpoczęto zdjęcia plenerowe do filmu pt. „Przeciwko bogom" (niby, że lotnicy), który realizuje Hubert Drapella (ten z „Historii jednego myśliwca") wg scenariusza napisanego wspólnie ze St. Grochowiakiem.

Jaki to będzie film, wie tylko jeden FILM POLSKI, a raczej zespół STUDIO, który jest jego producentem.

IKARUS

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE ● W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

FINLANDIA. W przemówieniu wygłoszonym 2. IX. br. w Helsinkach, w czasie swej wizyty w Finlandii z okazji 60 rocznicy urodzin prezydenta Urho Kekkonena, premier radziecki Nikita S. Chruszczow zakomunikował, iż rząd radziecki postanowił zaofiarować fińskiej służbie zdrowia śmigłowiec sanitarny.

*

NRD. Pierwsze mistrzostwa NRD w sporcie spadochronowym rozpoczęły się 9 września na lotnisku w Görlitz. Termin zakończenia — 23.IX. br.

● W maju br., pierwszym miesiącu sezonu spadochroniarskiego, skoczkowie GST wykonali 1 823 skoki z samolotu. Jest to 50 procent ogólnej liczby skoków z roku ubiegłego.

● Manfred Schmidt wykonał skok kombinowany z wysokości 1 000 m (na lotnisku Schönebeck - Zackmünde), ustanawiając nowy rekord NRD na szybowcu „Libelle-Standard" — 375 km (Eggersdorf — Halle — Eggersdorf).

● Arnold Bock ustanowił rekord NRD na szybowcu „Bocian" (z pasażerem) w przelocie docelowym — 335 km z Kietz do Gotha-Ost.

*

RUMUNIA. Rumuńskie linie lotnicze TAROM uruchomiły połączenie ze Szwajcarią. Sprzęt: samoloty Ił-14. Dotychczas długość ogólna rumuńskich linii komunikacji powietrznej wynosi 13 145 km.

*

NRF. Zachodnioniemiecka Lufthansa postanowiła zakupić we Francji 9 odrzutowców pasażerskich „Caravelle", z przeznaczeniem na trasy średniej długości.

*

FRANCJA. Na meetingu akrobacyjnym w Reims znany pilot szwajcarski Francis Liardon ponownie pokonał swego największego rywala — Francuza Biancotto, uzyskując w „meczu" notę 21,8 pkt, podczas gdy Biancotto otrzymał 20,1.

*

NEPAL. Międzynarodowa organizacja lotnictwa komunikacyjnego (ICAO) przyjęła w poczet swych członków Nepal. Jest to 79 z kolei państwo w ICAO.

*

USA. Dowództwo lotnictwa wojskowego USA wydało rozporządzenie, zabraniające w dniu 10 września br. w ciągu 6 godzin jakichkolwiek lotów samolotów pasażerskich i sportowych nad całym obszarem Stanów Zjednoczonych. W dniu tym odbyły się największe dotychczas manewry powietrznych sił zbrojnych USA i rozporządzenie tego rodzaju miało na celu uniknięcie ewentualnych wypadków w powietrzu. Jest to pierwsze tego typu posunięcie ze strony lotnictwa wojskowego USA z czasach pokojowych.

*

WŁOCHY. W pierwszym kwartale br. oficjalne włoskie statystyki wykazały ogółem 913 samolotów cywilnych, z czego 178 znajdowało się w aeroklubach, 114 stanowiło własność prywatną, 68 — własność małych przedsiębiorstw lotniczych, 43 własność linii lotniczych „Alitalia" i 24 różnych firm. Właścicielem 478 samolotów jest państwo.

*

INDONEZJA. Zespół konstruktorów wojskowych opracował mały jednomiejscowy dolnopłat treningowy NU-25 „Kuang". Po dokonaniu modyfikacji nowy samolot będzie produkowany seryjnie.

*

JAPONIA. Zrzeszenie japońskich przemysłowców lotniczych wystosowało do rządu memoriał, w którym domaga się podjęcia prac nad zbudowaniem naddźwiękowego samolotu komunikacyjnego i samolotu pionowego startu do celów komunikacji.



Do i od redaktora

ST. Skarżyński utonął w morzu

Szanowny Panie Redaktorze!

Czytając 36 numer Waszego pisma dostrzegłem pewne nieścisłości, które jako sympatyk oraz stały czytelnik „Skrzydlatej" pragnę sprostować.

Na str. 2 w artykule pt. „Od września do tafli nad Grunwaldem" jest napisane: „Grudzień 1942. 31 grudnia ginie nad Kanałem La Manche, wracając z lotu bojowego, ppłk. pil. Stanisław Skarżyński, sławny polski pilot w okresie międzywojennym". Otóż jako bratanek ppłk. pil. Stanisława Skarżyńskiego wyjaśniam, że stryj mój zginął 26 czerwca 1942 r. o godz. 2.15, wracając z lotu operacyjnego na Bremę. Wypadek miał miejsce podczas przymusowego wodowania „Wellingtona" na Morzu Północnym u wybrzeży Wielkiej Brytanii (koło miejscowości Cromer). Ppłk. Skarżyński utonął w morzu, gdyż przy wysiadaniu z maszyny znalazł się po przeciwnej stronie kadłuba niż reszta załogi i został w ten sposób odcięty od „dinghy". Jego zwłoki zostały wyłowione przez Niemców u brzegu wyspy Terschelling (jedna z archipelagu Wysp Fryzyjskich) i pochowane przez miejscową ludność tamże na cmentarzu wojskowym, w grobie nr 62. Symboliczna mogiła w kraju znajduje się na cmentarzu w rodzinnym mieście ppłk. Skarżyńskiego — Warcie, w powiecie sieradzkim.

Dane dotyczące miejsca i daty śmierci zaczerpnąłem z aktu zgonu wydanego w RAF Station Lindholme L. dz. 82/42 z dn. 27. 6. 42, podpisanego przez mjr pil K. Śniegułę, którego wyciąg oraz polskie tłumaczenie jest w moim posiadaniu.

Przesyłam serdeczne pozdrowienia i wyrazy szacunku.

inż. RAFAŁ SKARŻYŃSKI — Warszawa

W tym tygodniu



ZE ZBIGNIEWEM BURZYŃSKIM O JEGO 100 LOCIE BALONOWYM

W dniu 3.IX br., o godz. 6.15 na terenach położoych przy ul. Szczęśliwickiej w Warszawie nastąpił setny start znanego pilota balonowego Zbigniewa Burzyńskiego. Ten jubileuszowy start zbiega się z 25-leciem zdobycia przez niego dla barw polskich pucharu Gordon Bennetta.

☆

Tuż przed startem rozmawiałem z seniorem polskiego sportu balonowego.

— Pozwoli Pan, że pogratuluję 100 startu. A teraz może kilka słów dla Czytelników „Skrzydlatej Polski": w jaki sposób zetknął się Pan po raz pierwszy ze sportem balonowym?

— To stare dzieje. Do baloniarstwa trafiłem, zresztą przypadkowo, w r. 1921 będąc w wojsku. Wysłano mnie na kurs obserwatorów aeronautycznych do Torunia. Myślałem, że będzie to kurs samolotowy, ale że trafiła się okazja poznania sportu balonowego — wcale nie żałuję.

— Jakie ma Pan największe osiągnięcia na swoim koncie?

— Chyba udział w kolejnym zwycięstwie Polaków w zawodach o puchar Gordon Bennetta w roku 1935 w Warszawie, wraz z Wysockim.

— Puchar Gordon Bennetta jest pucharem przechodnim. Trzykrotne kolejne zwycięstwo w zawodach równa się zdobyciu pucharu na własność, prawda?

— Tak, puchar Gordon Bennetta zdobyliśmy dla Polski na własność.

— Może kilka słów o rekordach, które Pan posiada?

— Są to rekordy międzynarodowe. W r. 1935 ustanowiłem rekord odległości — 1650 km, drugi rekord długości lotu — 57 godzin 54 minuty i w roku 1936 na balonie „Warszawa II" rekord wysokości — 10 853 metry.

— To piękne wyniki, a ile lat służy Pan polskiemu sportowi balonowemu?

— Już trzydzieści dziewięć lat.

— Przez tyle lat to nic dziwnego, że tyle startów, a ile z nich wykonał Pan po wojnie?

— Po wojnie miałem 26 startów, pozostałe 74 — przed wojną.

— Ponieważ balon „Syrena" już czeka napełniony, a Pana żona, współpartnerka setnego lotu też się niecierpliwi, proszę jeszcze powiedzieć, co uważa Pan za największą przyjemność w czasie lotu?

— Wbrew przekonaniom największą przyjemnością nie jest „romantyczny" lot w kompletnej ciszy na dużych wysokościach. W większych balonach, z większymi koszami, czasem trzeba bronić się przed nudą i uprzednio skompletować załogę tak, by wszyscy znali arkana gry brydżowej. To wszystko żarty, ale i tak może się zdarzyć. Prawdę mówiąc, najprzyjemniej jednak posuwać się „lotem koszącym" kilka metrów nad ziemią. Można wówczas rozmawiać z ludźmi. Są zawsze bardzo mili, witają, zapraszają do lądowania. To duża radość dla pilota. Uważam, że taki kontakt z ludźmi — to więcej niż niejedna prelekcja na oficjalnym spotkaniu, to żywa propaganda. Cieszy mnie, gdy widzę, że tyle lat pracy dla polskiego lotnictwa nie poszło na marne, że wyczyny w sporcie balonowym zjednują lotnictwu coraz więcej sympatyków.

— Dziękujemy serdecznie, życząc przyjemnych lotów i sukcesów w zawodach przez wiele, wiele jeszcze lat.



Zbigniew Burzyński

BOGDAN ZAWADZKI

Z OBCHODÓW DNI LOTNICTWA

ROZPOCZĘTE w dniu 4 września br. Dni Lotnictwa przyniosły szereg imprez, pokazów, wystaw, konkursów, spotkań i pogadanek lotniczych.

WARSZAWA

Do obchodów Dni Lotnictwa włączyły się również Polskie Linie Lotnicze „LOT". Zorganizowały one w Warszawie na Placu Konstytucji wystawę poświęconą lotnictwu komunikacyjnemu.

★

PLL „LOT" wspólnie z „Kurierem Polskim" ogłosiły konkurs pt. „Wszystko o polskich skrzydłach". Oprócz pytań z zakresu historii duża część odnosi się do znajomości obecnych osiągnięć lotnictwa polskiego. Dla zwycięzców ufundowali około 300 nagród.

ŁODZ

Rozległy Plac Zwycięstwa w Łodzi posłużył tu na zorganizowanie olbrzymiej wystawy obrazującej dorobek naszego ludowego lotnictwa. Pokazano tu między innymi sprzęt lotniczy: szybowce, śmigłowce różnego typu, samoloty cywilne i wojskowe, wiącznie z odrzutowcami osiągającymi prędkość ponaddźwiękową. Oczywiście zainteresowanie społeczeństwa wystawą jest bardzo duże.

ŚWIDNIK

Na lotnisku Aeroklubu Świdnickiego odbyły się pokazy lotnicze, na które przybyło ponad 30 tysięcy mieszkańców z Lublina i pobliskich wsi. Otwarcia tych ciekawych pokazów dokonał jeden z nestorów polskiego lotnictwa, P. Zołotow wykonując rundę honorową nad trybuną. Pokazy zakończyły się przelotem samolotów odrzutowych i desantem spadochronowym.

GDAŃSK

Na lotnisku Aeroklubu Gdańskiego we Wrzeszczu, podobnie jak w latach ubiegłych, mieszkańcy trójmiasta mieli znów okazję zobaczenia świetnych pokazów lotnictwa sportowego i wojskowego. Do najciekawszych punktów programu należał przelot ponaddźwiękowych samolotów lotnictwa morskiego i bombowców. Pokazy podziwiało kilkadziesiąt tysięcy widzów.

★

Niektóre jednostki wojsk lotniczych w dniu 4 września br. przygotowały dla mieszkańców pobliskich miasteczek i wsi ciekawe pokazy lotnicze. Jedna z jednostek lotniczych pokazała widzom m. in. akrobację na samolocie „Bies" w wykonaniu kpt. pil. Wnuka, wyższy pilotaż na odrzutowcu oraz romb odrzutowych myśliwców, który poprowadził mjr pil. Czesław Bil. Na zakończenie odbyły się loty pasażerskie. (r)

KASPEREK TRZYNASTY W MISTRZOSTWACH ŚWIATA

DNIA 2 września br. zakończyły się w Bratysławie (CSRS) I Samolotowe Mistrzostwa Świata w Akrobacji. W wyniku rozgrywek finałowych, do których zakwalifikowało się ośmiu pilotów czechosłowackich i jeden pilot radziecki, tytuł mistrza świata zdobył Ladislav Bezak (CSRS). Wicemistrzami zostali Jiri Blaha i Frantisek Skacelik — obaj także reprezentanci CSRS.

Stanisław Kasperek, najlepszy z Polaków, uplasował się na 13 pozycji — wyprzedzili go tylko piloci CSRS i ZSRR. Stefan Studencki zajął 19, a Stanisław Ackerman 21 miejsce. Dokładne omówienie mistrzostw zamieścimy w jednym z najbliższych numerów.

(pj)

VI SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

TEGOROCZNE VI Spadochronowe Mistrzostwa Polski Aeroklub PRL organizuje na terenie Aeroklubu Ostrowskiego, na lotnisku Michałków. Celem tej imprezy jest popularyzacja sportu spadochronowego, wyłonienie mistrzów Polski w konkurencjach kobiecej i męskiej oraz ustalenie spadochronowej kadry narodowej na rok 1960/61.

W VI Spadochronowych Mistrzostwach Polski, które rozegrane zostaną w dniach od 16 do 24 września br. w Ostrowie Wlkp., wezmą udział skoczkowie z co najmniej II klasą wyszkoleniową, będący członkami aeroklubów regionalnych. Jednak warunkiem dopuszczenia skoczka do mistrzostw jest opanowanie podczas eliminacji w aeroklubie tzw. płaskiego spadania, co zostanie skontrolowane na obowiązkowym treningu oraz uzyskanie co najmniej 70% ilości punktów przewidzianych za poszczególne konkurencje.

Mistrzostwa obejmują zasadniczo 3 konkurencje, a to: 3 skoki na celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu, 3 skoki na celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu i utrzymaniem tzw. płaskiej pozycji w czasie spadania. Poza tym może być rozegrana dodatkowa konkurencja akrobacji dowolnej, na podstawie której wyłoniony zostanie mistrz akrobacji spadochronowej na rok bieżący. (tp)

Prezydent FAI Jacqueline Cochran w Polsce



W Polsce przebywała w dniach od 3 do 8 września br. prezydent FAI Jacqueline Cochran, która przybyła do nas na zaproszenie Aeroklubu PRL. Jacqueline Cochran towarzyszył wiceprzewodniczący narodowego aeroklubu USA Mitchel Giblo. Na zdjęciu: J. Cochran i M. Giblo na lotnisku aeroklubowym Gocław w Warszawie.

●



SETNY LOT

Następnej setki szczęśliwych i długich lotów balonowych życzymy słynnemu pilotowi inż. Zbigniewowi Burzyńskiemu, który w dniu 3 września br. wykonał w Warszawie na balonie „Syrena" swój setny lot (26 po wojnie).

ASTRONAUTYKA

Korabl. Radziecki dziennik „Izwiestia" podaje dalsze dane, dotyczące ostatniego sensacyjnego lądowania pojemnika wraz z psami „Biełką" i „Striełką" oraz innymi zwierzętami i roślinami na pokładzie statku kosmicznego, a także informacje o wyposażeniu Korabla.

Jak wiadomo ciężar Korabla wynosił 4,6 ton. Składał się on zasadniczo z dwóch części: **kabiny** i **przedziału z aparaturą**. W kabinie znalazł pomieszczenie m. in. pojemnik z psami, 28 myszami, 2 białymi szczurami, aparatura zabezpieczająca warunki życia zwierząt i aparatura badawcza, orientacyjna oraz automatyczne urządzenia zapewniające lądowanie. W przedziale z aparaturą znalazły natomiast pomieszczenie urządzenia radiotelemetryczne, sterujące, silniki hamujące, system termoregulacji i część aparatury naukowej. Na zewnątrz statku znajdowały się eksperymentalne baterie słoneczne, osłona termoizolacyjna, a w ściankach żaroodporne iluminatory i hermetyczne luki.

Korabl podczas 18 okrążenia Ziemi na sygnał z ośrodka koordynującego uruchomił silniki hamujące. Po 11 tys. kilometrów kabina znalazła się na wysokości 7 — 8 tys. metrów nad Ziemią, a wtedy z kolei specjalny mechanizm katapultowy wyrzucił już sam pojemnik ze zwierzętami, który lądował na Ziemi z prędkością 6 — 8 m/sek, zaś kabina z prędkością 10 m/sek. Precyzja tej operacji była rzeczywiście wielka. Wystarczy tu podać, że gdyby odchylenie kabiny podczas odłączania się od statku wyniosło więcej tylko o 1 metr na sekundę od przewidzianego obliczenia, to pojemnik lądowałby 50 km od miejsca przeznaczenia, a nie 10 km, jak to miało miejsce.

Pojemnik, w którym podróżowały zwierzęta, to jeden z wariantów przyszłego pojemnika dla załogi ludzkiej.

Po wielu eksperymentach uczeni radzieccy ułożyli recepturę pokarmu w postaci galaretowatej mieszaniny. Zwierzęta otrzymywały go o określonej porze dzięki automatowi, zapewniającemu stopniowe podawanie.

Zwierzęta „obserwowały" dwie kamery telewizyjne — jedną z boku (Striełka) i od przodu (Biełka), przekazujące obraz na sygnały z Ziemi, a jednocześnie były one zsynchronizowane z zapisami telemetrycznymi bicia serca i częstotliwością oddechu.

SPUTNIK O CIĘŻARZE 60 TON

zamierza wysłać w przestrzeń kosmiczną Związek Radziecki — tak oświadczył premier ZSRR N. Chruszczow na pytanie jednego z robotników podczas ostatniej wizyty w Finlandii. (r)

CZY PIERWSZY?

W numerze 208 (3060) z dnia 3—4.IX 60 r. gazeta codzienna Wojska Polskiego „Żołnierz Polski" zamieściła (zaczerpniętą z PAP) wiadomość pod tytułem: **2 września 1939 r.: Pierwszy samolot niemiecki strącił por. Jan Malinowski.** W wiadomości tej czytamy m. in., że por. Malinowski „2 września 1939 roku, jako pilot myśliwski otrzymał zadanie bojowe — lot w rejonie Łodzi. Polscy piloci spotkali kilka Me-110, osłaniających bombowce. Wywiązała się walka powietrzna. Por. Malinowski zestrzelił w następnych dniach jeszcze jednego Messerschmitta i Junkersa-86".

Nie umniejszając absolutnie zasług bojowych por. Malinowskiego, który we wrześniu 1939 r. jak i później w czasie walk nad Francją i Anglią wykazał wielką dzielność, pragniemy jednak wyrazić swe wątpliwości czy por. Malinowski był rzeczywiście pierwszym polskim pilotem, który zestrzelił niemiecki samolot we wrześniu 1939 r.

Jak to już podaliśmy w zeszłorocznym numerze „Skrzydlatej Polski" z 2.IX.59 roku w artykule pt. „Pierwsze zwycięstwo powietrzne w II wojnie światowej", pilotem który zestrzelił pierwszy samolot niemiecki był por. Aleksander Gabszewicz. Zwycięstwo to Gabszewicz odniósł w dniu 1 września 1939 r. o godz. 7 rano, w rejonie Jabłonna—Modlin, strącając bombowiec Heinkel He-111. Przy artykule zamieściliśmy m. in. reprodukcję notatki o odznaczeniu mjr. Gabszewicza, opublikowanej w prasie podziemnej w czasie okupacji, której treść brzmi: „Złoty Krzyż Virtuti Military. Naczelny Wódz odznaczył po raz pierwszy w tej wojnie lotnika złotym krzyżem Virtuti Militari. Odznaczonym jest mjr Gabszewicz, ten sam, który 1 września 1939 r. o godz. 7 rano zestrzelił nad Jabłonną pierwszy w tej wojnie samolot niemiecki".



POZNAŃSKIE ZAWODY SPADOCHRONOWE

W dniach od 20 do 23 sierpnia br. na lotnisku Kobylnica odbyły się wewnętrzne zawody spadochronowe, zorganizowane przez sekcję spadochronową Aeroklubu Poznańskiego. Celem zawodów było wyłonienie reprezentacji na tegoroczne Spadochronowe Mistrzostwa Polski. Kierownikiem zawodów był kpt. Łukaszewicz, a Komisja Sędziowska składała się z: przewodniczącego inż. Laszkiewiczacza oraz sędziów: instr. instr. Wojtkowiaka i Wątroby.

Ponieważ Aeroklub Poznański dysponuje jednym spadochronem szczelinowym, zawodnicy startowali na spadochronach ST-6, których po dopożyczeniu starczyło dla wszystkich. Mimo tak mało sterownych spadochronów zawodnicy niejednokrotnie uzyskiwali bardzo dobre wyniki, np. Władysław Kapeluś — 8,8 m, Zbigniew Frankowski — 11,3 i 11,4 m.

Rozegrano następujące konkurencje:

Dnia 20 sierpnia — III konkurencję, tzn. 1 skok z wysokości 1 700 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 20 sek z oceną stylu spadania i wykonaniem spiral. Pierwsze miejsce w tej konkurencji zajął Józef Stelmaszyk, uzyskując 170 pkt. na 200 możliwych.

Dnia 21 i 22 sierpnia — II konkurencję, tzn. 2 skoki kombinowane z wysokości 1 100 m z opóźnionym otwarmiem spadochronu 10 sek. na celność lądowania i prowadzeniem ciała stylem płaskim w dowolnie obranym kierunku. Pierwsze miejsce w tej konkurencji zajął również Józef Stelmaszyk, uzyskując 606,8 pkt. na 900 możliwych.

Dnia 22 i 23 sierpnia — I konkurencję, tzn. 2 skoki z wysokości 800 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Pierwsze miejsce w tej konkurencji zajął Władysław Kapeluś, uzyskując 430,5 pkt. na 600 możliwych.

Kolejność w poszczególnych konkurencjach zależała od wylosowanych numerów. Skoki odbywały się z samolotów CSS-13.

I tak po trzech konkurencjach zawodnicy uplasowali się na następujących miejscach: 1. Józef Stelmaszyk — 1 136,1 pkt; 2. Zbigniew Frankowski — 1 117,1 pkt; 3. Stanisław Stanisławiak — 738,4 pkt. Dwaj pierwsi zakwalifikowali się do wzięcia udziału w Spadochronowych Mistrzostwach Polski.

Na szczególną uwagę zasługuje zawodnik, który zajął trzecie miejsce. Jest to młody spadochroniarz, który mimo, że nie startował w trzeciej konkurencji (nie posiada jeszcze II klasy spadochronowej), zdołał uplasować się na tej pozycji, na ogólną liczbę siedmiu startujących.

Za pierwsze trzy miejsca zawodnicy otrzymują dyplomy i nagrody ufundowane przez zarząd Aeroklubu Poznańskiego.

mgr A. WOJTKOWIAK



Foto: J. Płatek

5 minut z autorką „Zewu przestworzy"



Maria Wardasówna

OSTATNIO w audycji radiowej „Błękitna Sztafeta" słyszeliśmy głos pisarki - lotniczki Marii Wardasówny. Z komentarza red. Strączkowej słuchacze dowiedzieli się o wychodzącej w odcinkach w „Głosie Ziemi Cieszyńskiej" najnowszej powieści Marii Wardasówny pt. „Zew przestworzy", opisującej życie znakomitych pilotów Żwirki i Wigury. Autorka odpowiadała na zadawane jej pytania, co skłoniło ją do napisania powieści o zwycięzcach Challenge'u; w jaki sposób zdobywała materiały do swej pracy, co wpłynęło u Franciszka Żwirki na to, żeby poświęcić się lotnictwu, nieznanemu jeszcze wówczas na przełomie XIX i XX wieku i w jakim terminie ukaże się na półkach księgarskich oczekiwana przez młodzież książka o bohaterskich lotnikach? Nic też dziwnego, że redakcja „Skrzydlatej" nie mogła sobie odmówić przyjemności złożenia autorce 5-minutowej wizyty.

Na wstępie winszujemy jej nowej pozycji lotniczej i pytamy o następne.

— Do następnej pozycji lotniczej, jaką będzie drugi tom „Maryśki ze Śląska", mam zamiar zaczerpnąć temat z życia młodziezy polonijnej i w tym celu — i nie tylko w tym celu — wyjeżdżam do USA na kilka miesięcy.

— Konkretnie, kiedy?

— Po ukończeniu procesu o zwrot mojego samolotu. Zanim to nastąpi, przygotuję do druku III i IV tom „Wyłomu". Po powrocie ze Stanów pragnę dokończyć ostatnie trzy tomy „Wyłomu", żeby wreszcie wydawnictwo mogło wydać całość.

— A z lataniem jak?

Czoło autorki „Maryśki ze Śląska" chmurzy się.

— Ach, te beznadziejne różne terminy i zlecone prace — wzdycha. — W zeszłym roku jeszcze znalazłam kilka godzin na trening, ale w tym sezonie do chwili obecnej nie udało mi się nawet pojechać na badania lotniczo-lekarskie.

— To niedobrze, urlop jest potrzebny dla nabrania sił!

— Mnie on nie jest jeszcze potrzebny. Właśnie w związku z zaplanowanym wyjazdem z kraju na pół lub cały rok, muszę uporządkować swoje rozpoczęte prace. Z chwilą przyjazdu do Polski masowych wycieczek polonijnych — towarzyszę im po kraju, tym sposobem nawiązując kontakt z rodakami. Z jednej strony pragnę poznać bliżej mentalność Polaków oderwanych od Macierzy, nieraz od trzech pokoleń, urodzonych na ziemi amerykańskiej — z drugiej zaś strony zyskać nowych przyjaciół, wśród których wypadnie mi przebywać przy zbieraniu materiałów do II tomu „Maryśki ze Śląska". Właśnie wczoraj pożegnałam ostatnią taką stuosobową wycieczkę polonijną Zjednoczenia Polskiego Rzymsko-Katolickiego z Chicago, której towarzyszyłam po kraju.

— To chyba teraz znajdzie Pani czas na trening w aeroklubie?

— Skądże! W sądzie wojewódzkim, gdzie pracuję w stenogramie, odbywa się rozprawa o milionowe nadużycia aferzystów skórzanych. A potem od 3 do 12 września mam pojechać na uroczystości 1150-lecia Cieszyna choćby z tego względu, że wchodzę w skład Komitetu Honorowego tego grodu.

— Dziękujemy za interesujące wiadomości i... czekamy na „Zew przestworzy". (y)

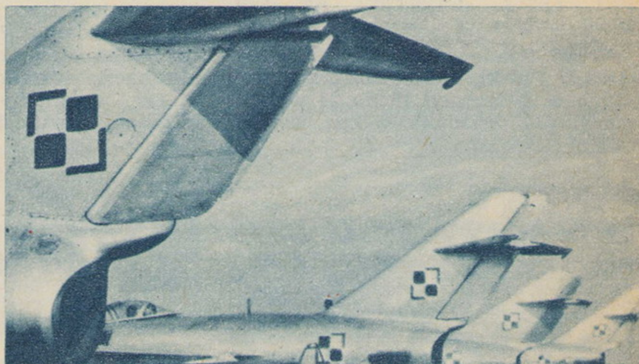


Foto: M. Kucharski

SKRZYDŁA LPW NAD ELBLĄGIEM

ELBLĄG, do niedawna spokojne miasto, dziś rozbrzmiewa szumem silników lotniczych. Niejeden przechodzień z zaciekawieniem spogląda w górę i niejedno młode serduszko drgnie na widok przepięknych pętli, korkociągów, przewrotów i spirali wykonywanych przez szybowce. Właśnie w takich chwilach rodzi się przepiękna myśl: „Muszę zostać pilotem".

Od świtu do nocy latają niezmordowanie pod błękitnym niebem „Muchy", „Bociany" i „Czaple". To piloci z LPW. Obecnie prowadzą niepewną ręką nasze „Muchy" i może jeszcze w tym roku, a na przyszły na pewno, siądą za sterami odrzutowca. Piękno i urok latania połączą z zaszczytną służbą obrony granic powietrznych naszej ludowej Ojczyzny. W szkoleniu nie szczędzą sił, aby jak najlepiej opanować umiejętności lotnicze. Spośród wielu na czoło wysuwają się tacy jak Budzynowski, Stypuła, Ring, Koselski, Lesków. Wszyscy oni na zawsze pragną związać swe życie z lotnictwem zawodowym.

Na obozie LPW uczestnicy mają doskonałe warunki. Bezpłatne wyżywienie, zakwaterowanie, umundurowanie, korzystanie z kin, teatrów itp. Wpływa to na dobre samopoczucie pilotów. Kadra instruktorska z szefem wyszkolenia Maciejem Michalskim i Jerzym Łąckim nie szczędzi wysiłków, aby dać pilotom jak najwięcej uprawnień. Większość pilotów uzyskała po dwa warunki do drugiej klasy pilota szybowcowego (loty bez widoczności i akrobacja). Każdy z pilotów uzyskał również uprawnienia samodzielnego lotu za samolotem. W miesiącu lipcu mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych piloci obozu LPW wylatali 400 godzin. Po ukończeniu turnusu każdy z nich ma umożliwiony trening w macierzystym aeroklubie w pierwszej kolejności.

STANISŁAW BANKA



Szef wyszkolenia mgr Maciej Michalski omawia z pilotem Ringiem wykonany przez niego lot.

Obrazki z lotniczego garnizonu

W bramie wartownik i transparent: „Lotnictwo na Straży Pokoju". Za bramą — budynek Portu Lotniczego. Dziesiątki różnych pomieszczeń. Wśród nich — „pokój wypoczynku pilotów", którego wyposażenie jest darem Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach. Wbrew temu, co w sprawie darów mówi przysłowie — zajrzyjmy. Na podłodze dywan. Środek zajmują wyplatane krzesełka, stoliki z wikliny i szkła.

Piloci są w powietrzu. Za kotarą puste leżanki. Na oknach kwiaty. Ciekawe kto je podlewa? Kobiet się tu nie ogląda, prócz tych z okładek tygodników ilustrowanych. Można poza tym puścić na patefonie płytę — posłuchać modnej piosenki, albo nastawić radioodbiornik.

Uchylają się drzwi, na wieszaku „ląduje" hełmofon, mapnik, skórzana kurtka. Właściciel z pewnością skoczył napić się czegoś w bufecie po drugiej stronie.

Jest już z powrotem. Porucznik. Bardzo młody. Albo po prostu młodo wygląda. Lata już piąty rok. Zdobył drugą klasę pilota. Ożenił się niedawno.

„Dla Ciebie kolczyki z gwiazd..." — zza kotary dolatują słowa refrenu piosenki.

— Powinienem kupić żonie jakiś drobiazg — uśmiecha się pilot — w nagrodę za wieczne — jak to ona mówi — czekanie. Dwa razy w tygodniu mam „parę dyżurną". To prawda, że dymy nad Śląskiem utrudniają nieco widoczność. Lecz... O przepraszam, muszę już biegnąć na start.

*

Ni to wieś, ni to miasto. Wśród drzew czerwone bloki, drewniane bliźniacze domki. Pod oknami motocykle. Jest i „Syrenka". A na placyku między przedszkolem i Klubem Oficerskim dzieciarnia jeździ (czy lata?) na kolorowej karuzeli. Zapalają się jarzeniowe latarnie. W soboty, niedziele i czwartki o zachodzie słońca w klubie zaczyna grać orkiestra. Bawią się wszyscy. Piloci i technicy, sami swoi, wszyscy młodzi. Czasem przyjedzie grupa cywilów — z kopalni, z huty. W Dniu Hutnika nad placem hutniczej zabawy ukazał się wojskowy samolot, z którego zrzucono wiązankę kwiatów trafiając w sam środek zgromadzenia.

— Pierona! — dziwili się starzy Ślązacy.

Portfele i albumy lotników napęczniały pamiątkowymi fotkami. Są tam również zdjęcia wykonane przez zawodowych fotoreporterów, wycinki z prasy wojskowej i cywilnej.

W osiedlu oficerskim, jakich wiele na Śląsku — przy kopalniach, hutach, fabrykach — zapada noc.

Słychać pisk opon na mokrym asfalcie, wiadomości dziennika nadawane przez radio stojące w którymś z mieszkań o otwartych oknach. W kręgu nocnej lampki ktoś sprawdza działanie budzika. Nie słychać ryku odrzutowców.

(B. J.)

KRONIKA „LOTU"

NOWA HAMOWNIA NA OKĘCIU

W końcu sierpnia br. lotnisko Okęcie otrzymało nową hamownię — nieodzowny dla każdego lotniska obiekt, wchodzący w skład warsztatów naprawczych. Nowa hamownia okęcka jest zbudowana na zasadach najnowocześniejszych osiągnięć nauki. Plany jej opracował zespół inżynierów Politechniki Warszawskiej pod kierownictwem inż. Zdzisława Będkowskiego. Dzięki zastosowaniu nowego systemu tłumienia dźwięków, ryk pracujących silników, wydostający się na zewnątrz, będzie się równał hałasowi ruchu ulicznego, a więc będzie znośny dla ucha ludzkiego.

Należy dodać, że „LOT" uzyska również dodatkowe oszczędności, ponieważ będzie tam zastosowany inny niż dotychczas system badania silników lotniczych, pozwalający na znaczne skrócenie czasu prób. Część nowej hamowni jest dostosowana do badań silników turboodrzutowych.

„LOT" NA MTP

W okresie Międzynarodowych Targów Poznańskich na lotnisku Ławica pod Poznaniem, które bezpośrednio przed rozpoczęciem się Targów otrzymało nowe pasy startowe i przebudowany dworzec, wylądowały ogółem 104 maszyny „LOT"-u z różnych tras, łączących Warszawę i Poznań z innymi stolicami Europy. Przewieziono w tym czasie z Londynu, Paryża, Brukseli, Amsterdamu, Kopenhagi, Zurychu, Pragi, Wiednia, Berlina 500 zagranicznych handlowców. Cyfra ta nie ilustruje w pełni ruchu pasażerskiego, odbywającego się samolotami „LOT"-u z zagranicy do Poznania, ponieważ 4-krotnie większa ilość pasażerów z zagranicy leciała do Poznania przez Warszawę.

W czasie Targów uruchomiono dwie dodatkowe linie Warszawa — Poznań, które były czynne jeszcze dwa dni po zamknięciu Targów. Drogą powietrzną przerzucono do Poznania wiele ton różnych towarów z zagranicy i kraju.

GRUPOWE LOTY POZAPLANOWE

W lipcu br. w dalszym ciągu zanotowano natężenie ruchu pasażerskiego na liniach zagranicznych „LOT"-u. W tym okresie dyrekcja skierowała poza samolotami normalnie kursującymi na liniach zagranicznych — 58 dodatkowych maszyn. Lipiec był szczególnie wycieczkowym miesiącem dla Zrzeszenia Studentów Polskich. W miesiącu tym udało się bowiem za granicę samolotami PLL „LOT" ponad dwustu studentów, tak na zachód jak i na wschód Europy, w ramach specjalnych wczasów akademickich.

* * *

W ramach akcji wczasowej, organizowanej przez polskie władze dla dzieci Polaków mieszkających za granicą, przybyła specjalną maszyną „LOT-u" 78-osobowa grupa dzieci z Londynu. Przebywały one w Polsce jeden miesiąc.

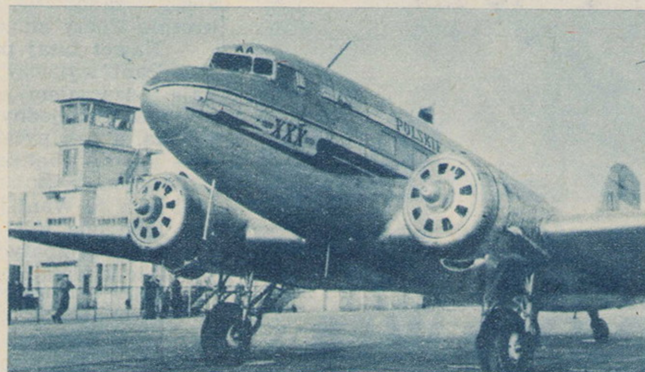
PLL „LOT" przewiozły w lipcu ponad trzystu polskich turystów, udających się do Jugosławii, Węgier i Rumunii na wczasy orbisowskie.

PREZES FUNDACJI IM. PUŁASKIEGO W „LOCIE"

Przez kilka dni bawił w Polsce wybitny amerykański konstruktor śmigłowców polskiego pochodzenia — Franciszek Piasecki, prezes Fundacji im. Pułaskiego. Mimo że w Polsce bawił on tylko kilka dni, wracając zdążył zwiedzić lotnisko Okęcie. Wyraził on swój podziw dla urody i dobrego ułożenia polskich stewardess.

REKORD DZIENNEGO PRZEWOZU

Ruch pasażerski w lipcu br. wykazał tendencje zwyżkowe w porównaniu z majem i czerwcem. Jako ciekawostka zasługuje na uwagę fakt, że właśnie w lipcu padł rekord natężenia ruchu. Przez okęcki port lotniczy w jedną z niedziel przeszło 1 050 pasażerów. Dotychczasowy rekord wynosił 750.



W porcie lotniczym na Okęciu w Warszawie.

W I KWARTALE 60%

W międzynarodowych przewozach lotniczych z Polski i do Polski udział Polskich Linii Lotniczych „LOT" stanowił w I kwartale br. 60%. Reszta pasażerów przypadła na obce towarzystwa lotnicze. Spośród nich największej pasażerów przewiozły w tym okresie holenderskie linie lotnicze.

MŁODZIEŻ W DNI LOTNICTWA

W niedzielę dnia 21 sierpnia br. na terenie Ogródka Jordanowskiego nr X w Warszawie przy ulicy Cegłowskiej 78 odbyła się uroczystość związana z rozpoczęciem Dni Lotnictwa.

Inicjatorem tej uroczystości była kierowniczka ogródka p. Jóżwiakowa — wieloletni pracownik oświaty, odznaczona Medalem Dziesięciolecia i Złotym Krzyżem Zasługi.

Część oficjalną uroczystości rozpoczął wychowanek ośrodka krótkim wprowadzeniem, po czym odegrano hymn młodzieży i marsz lotników. Następnie o pracy w lotnictwie wojskowym mówił kpt. Murmiło. W dalszym ciągu uroczystości swoimi wrażeniami lotniczymi i doświadczeniami podzielił się z młodzieżą w imieniu pilotów i spadochroniarzy Aeroklubu Warszawskiego skoczek spadochronowy — Rynek. Po części oficjalnej rozpoczęła się część artystyczna, w której młodzież z Ogródka Jordanowskiego jak i grupa spędzające na jego terenie „wczasy w mieście" recytowała wiersze i śpiewała piosenki lotnicze oraz wykonała szereg ciekawych tańców. Po występie wszyscy przeszli na miejsce pokazów modeli na uwięzi. Modele te, to owoc dziewięcioletniej pracy sekcji modelarskiej Ogródka Jordanowskiego pod kierownictwem instruktora inż. Musiatowicza. Pokaz był udany. Godnym zaś podkreślenia jest fakt, że wychowawcy i kierowniczka Jóźwiakowa spośród członków wielu innych sekcji najbardziej ceni modelarzy, jako najaktywniejszych i zdyscyplinowanych.

Za aktywną i popartą sukcesami pracę dla dobra lotnictwa Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej poparł prośbę instruktora modelarstwa inż. Musiatowicza dotyczącą przydzielenia samolotu Jak-23, jako makiety dekoracyjnej dla celów propagandowych. Samolot ten zostanie wystawiony na terenie X Ogródka Jordanowskiego.

B. Z.

SZKOLENIE SZYBOWCOWE W KATOWICACH

W dniu 1.VII na lotnisku Aeroklubu Śląskiego w Katowicach rozpoczęło się skoszarowane szkolenie szybowcowe lotniczej młodzieży z całego województwa katowickiego. Do szkolenia przystąpiło 200 osób podzielonych na dwie grupy. Pierwszą z nich prowadzi instr. Stanisław Marliński, drugą instr. Bolesław Zoń. Kierownikiem kursu jest instr. Zygmunt Zając. Szkolenie przebiega według określonego planu, dzięki dużej inicjatywie prowadzących je instruktorów.

Poza tymi dwoma grupami szkolą się także 4 przedstawicielki „płci pięknej". Szkolenie kobiet odbywa się metodą kursów dla dochodzących. Poziom kursu jest na ogół wyrównany, jednak zwracają na siebie szczególną uwagę wyróżniający się w lotach, bądź też w pracy, koledzy z grupy pierwszej: Cioska, Filipowicz, Ałoszko, Siuta; z grupy drugiej: Asyra, Gda, Kozioł. Szkolenie odbywa się w sportowej i koleżeńskiej atmosferze; wyróżniający się w nim kursanci pojadą do Jeżowa.

ANDRZEJ RACHWAŁ

SZYBOWCE NAD PIASTOWEM

AEROKLUB Radomski prowadził w lipcu i sierpniu br. podstawowe szkolenie szybowcowe na obozie skoszarowanym. Kilkudziesięciu chłopców, uczniów szkół radomskich i okolicznych powiatów, zdobyło tu III klasę pilota szybowcowego. Mieszkając w obszernym namiocie, wypożyczonym przez wojsko, mogli oni dość szybko rozpoczynać loty, gdy tylko umożliwiała je kapryśna pogoda.

Zresztą jeśli chodzi o warunki meteo, to były one znośne, za wyjątkiem okresu końca lipca (ciągłe opady). Pogoda jako czynnik całkowicie niezależny wpłynęła dość znacznie na przebieg szkolenia. Do końca lipca udało się ukończyć szkolenie zaledwie kilku pilotom, m. in. byli to: Jerzy Szarżanowicz, Andrzej Maciejczyk i Jerzy Tatar.

Najważniejszym elementem, który uniemożliwiał rytmiczność szkolenia, była rwąca się stale linka wyciągarkowa. Importowana z NRD, zbyt słaba jak na tak dużą liczbę startów (wytrzymuje tylko ok. 1000 startów), nie zdała egzaminu praktycznego. A więc plany APRL-u odnośnie przydziału tylko jednej linki na sezon przy intensywnym lataniu (ok. 3000 startów) nie są realne. W ogóle trudno sobie wyobrazić wykonanie planów szkoleniowych bez właściwego zaopatrzenia technicznego. Aeroklub Radomski jest dość młody, ale również ubogi w zaplecze techniczne, a plany ma analogiczne jak np. Warszawski.

W tych warunkach uszkodzenie np. wyciągarki „Żubr" równałoby się przerwaniu rozpoczętego szkolenia. Jedyna „winda" miała zaledwie 2 dni przestoju w trakcie szkolenia — pękła dźwignia zaworowa oraz nastąpiło uszkodzenie rozrusznika. Ściągarka będąca depozytem APRL-u nie ułatwiała zbyt wiele pracy ze względu na zużycie (na początku sierpnia otrzymał Radom nową, co znacznie poprawiło sytuację). Tak więc kiedy latali chłopcy na dwusterze, było znośnie choć linka się rwała i były przestoje.

Kontynuowanie szkolenia i loty samodzielne wywoływały jednak uczucie niepewności czy uczniowie wybrną cało gdy pęknie linka. Niestety, kilku ukończyło szkolenie z kompleksem niepewności startu wyciągarkowego właśnie ze względu na słabą linkę. Nowa przyszła dość późno, wskutek zawiłej procedury w magazynie APRL-u.

Trzeba było uruchomić wszystkie rezerwy dobrej woli, żeby pod koniec obozu wykonać zamierzone plany. Również pogoda psuła rytmiczność szkolenia.

Otrzymana z Wrocławia trzecia „Czapla" pozwoliła wyeliminować nieprzyjemny egzemplarz łódzki. Szkolenie na dwóch „Czaplach" pozwoliło wykorzystać maksymalnie czas, jeśli tylko nie było przestojów technicznych. Uczestnicy szkolenia zadowoleni byli przede wszystkim z dobrego wyżywienia; niezadowoleni — z całodziennego wyczerpującego pobytu na starcie spowodowanego słabym zaopatrzeniem technicznym.

Metodą latania od świtu do nocy trzeba było ratować plany szkoleniowe, aby przynajmniej częściowo zneutralizować wpływ braków technicznych (rwanie linki, ściągarka).



Ambicja ambicją, ale później zmęczenie mogło być i przesłanką do wypadków. Mimo to wypadków nie było. Z początkiem sierpnia na obóz LPW wyjechała grupa pilotów: Sadowski, Rinas, Maciejczyk, Kuszewski, Grabowski i Figura. W Fordonie mieli oni przejść dalszy etap szkolenia. Z pozostałych wyróżnili się: Rinas, Makowski, Hernik i Napieraj.

Niektórzy z pilotów przelaszowali się na „Muchę 100A" i rozpoczęli już loty na II i III zadanie. Tak więc Aeroklub Radomski w tym roku znacznie ożywił swoją działalność. Wszystkie sekcje wykonały wiele zadań wyszkoleniowych i być może, że wreszcie jako całość Radom wypłynie na forum ogólnopolskie, będąc równorzędnym partnerem przodujących aeroklubów regionalnych.

KRZYSZTOF SEGIT



Spadochronowy Mistrz Świata na lata 1960—1962 Zdenek Kaplan (Czechosłowacja).



Spadochronowa Mistrzyni Świata na lata 1960—1962 Bożena Rejzlova (Czechosłowacja). Foto: T. Malinowski

„SKRZYDLATA" ROZMAWIA ZE SPADOCHRONOWYMI MISTRZAMI ŚWIATA BOŻENĄ REJZLOVĄ I ZDENKIEM KAPLANEM

JUŻ w niedzielę przed południem, 14 sierpnia, kiedy po czwartym skoku, a właściwie piątym, reprezentant Czechosłowacji Zasłużony Mistrz Sportu Zdenek Kaplan wylądował 0,63 metra od środka krzyża, było wiadomo, iż przesunął się on zdecydowanie na pierwszą pozycję w klasyfikacji ogólnej mistrzostw. Do tej pory prowadził w tabeli doskonały skoczek amerykański Richard Fortenberry, który w trzecim skoku uległ kontuzji i musiał powędrować na dwa dni do szpitala. Dlatego też nie mógł on stanąć na starcie, aby przez wykonanie jeszcze jednego skoku, czyli czwartego, zwiększyć sobie szanse na zdobycie tytułu mistrza świata.

I na pewno Fortenberry wyjechałby z Bułgarii z tytułem mistrza i złotym medalem, gdyby nie przypadek, a właściwie zwyczajny szary dym. Zapytacie, co miał wspólnego jakiś dym ze zdobyciem mistrzowskiego tytułu? Niestety, miał. Otóż w odległości około dwustu metrów od krzyża uruchomiono specjalne urządzenie wytwarzające dym, który wskazywał skoczkom kierunek wiatru.

Podczas czwartego skoku Zdenek Kaplan znalazł się właśnie w obłokach dymu, unoszącego się nad krzyżem i to mu przeszkodziło — jak później sam stwierdził — w celnym lądowaniu. Uzyskał wtedy wynik w granicach około 12 metrów od środka koła. Złożony przez niego protest do komisji sędziowskiej został przyjęty i w niedługim czasie Kaplan mógł skoczyć po raz piąty i uzyskać — jak już wspomniałem — 63 centymetry od środka krzyża.

Lądowanie Kaplana nie obeszło się bez natychmiastowych gratulacji, uścisków i pocałunków. Gdy patrzyłem na niego, miałem wrażenie, że wolałby skoczyć do wody niż być tak entuzjastycznie oblegany przez dziennikarzy, fotoreporterów, zawodników i przyjaciół. Słońce prażyło niemiłosiernie — zbliżało się południe.

Po południu, w czasie zakończenia mistrzostw, 32-letni Kaplan dwukrotnie stawał na podium zwycięzców, otrzymując medale i dyplomy za dwa pierwsze miejsca: w konkurencji pierwszej i klasyfikacji ogólnej.



A po uroczystości sam wracał pieszo z lotniska, jakiś zamyślony, poważny, nie taki jak inni, rozbawieni — samochodami.

ROZMOWĘ z Kaplanem przeprowadziłem niezwłocznie po jego powrocie na kwaterę, w której mieszkał. Gdy wszedłem do pokoju, uśmiechnął się i przeprosił mnie mówiąc, że jest zmęczony i nie ma czasu. — Może jutro — odrzekł. — Teraz idę się umyć i wyjeżdżam do miasta na przyjęcie. Rzeczywiście trzymał w ręce przybory do mycia i golenia.

Ja jednak za wszelką cenę postanowiłem z nim porozmawiać. Przed sobą miałem mistrza świata, a nie wiedziałem co będzie jutro.

— Pan wie, że jestem ze „Skrzydlatej Polski"? — zacząłem dyplomatycznie.

— Tak.

— Zna Pan, lub może czyta Pan to pismo lotnicze?

— Tak.

— I mimo to nie znajdzie Pan dla mnie wolnej chwili?

— Ile czasu potrzebuje pan na rozmowę? — odpowiada już rozbrojony Kaplan.

— Pięć minut.

— No, to zaczynajmy.

— Od kiedy zaczął Pan skakać?

— Dziesięć lat temu.

— Pana pierwszy instruktor spadochronowy?

— Vlado Hložka, a następnie Żornik.

— Słyszałem, że jest Pan instruktorem spadochronowym?

— Tak, od ośmiu lat w aeroklubie Hradec Kralove.

— Przed sześcioma laty startował Pan we Francji?

— Zająłem tam dziesiąte miejsce.

— A rok później w Bułgarii, na tym samym lotnisku co obecnie?

— Wtedy zwyciężył mój kolega Jehlicka, a ja byłem dopiero jedenasty.

— Za to w Moskwie...

— ...zająłem czwarte miejsce.

— Ile skoków wykonał Pan w tym roku?

— Dwieście sześćdziesiąt.

— A wszystkich do tej pory?

— Tysiąc sześćset.

— Jeśli wolno zapytać — Pan żonaty?

— Tak.

— A dzieci?

Kaplan śmieje się i odpowiada:

— Dwoje, jedenastoletnia Bożena i siedmioletni Józef.

Teraz Kaplan ukradkiem spogląda na zegarek.

— Pozostała nam jeszcze jedna minuta i jedna odpowiedź — mówię do niego. — Czy chciałby Pan powiedzieć coś od siebie?

— Proszę pozdrowić ode mnie wszystkich Czytelników „Skrzydlatej", a szczególnie spadochroniarzy i sympatyków spadochroniarstwa w Polsce. Natomiast czołowym skoczkom polskim przekazuję życzenia jak najlepszych osiągnięć sportowych.

— Bardzo dziękuję. Jeszcze raz proszę przyjąć gratulacje z powodu odniesionego zwycięstwa.

— Dziękuję. Na shledanou.

— Na shledanou.

★

NIEZWŁOCZNIE po rozmowie z Kaplanem zacząłem szukać mistrzyni świata Bożeny Rejzlovej, również zawodniczki Czechosłowacji. Wkrótce odnalazłem ją przy prasowaniu sukienki.

I gdy się przedstawiłem, Bożena popatrzyła na mnie początkowo nieco groźnym wzrokiem, ale już za chwilę, jej powieki mrugnęły parokrotnie i oczy złagodniały.

— Nawet tutaj pan mnie znalazł?

— Pani wybaczy, obowiązek, Czytelnicy czekają — zacząłem jak by dla usprawiedliwienia.

— Ale pod jednym warunkiem: ja będę prasowała, a pan pytał, dobrze?

— Bardzo chętnie.

Stanąłem z boku i zacząłem zadawać pytania. Nim je Wam przekażę, kilka zdań o Bożenie. Kim ona jest? Przede wszystkim ładną, zgrabną i sympatyczną „babką", liczącą 25 wiosen i w dodatku panną. Ma szaro-niebieskie oczy, ciemno-blond włosy i dziewczęcy uśmiech. W mistrzostwach świata startowała dopiero po raz pierwszy.

— Gdzie Pani obecnie mieszka?

— W Mlada Boleslavi, koło Pragi.

— W którym roku zaczęła Pani uprawiać sport spadochronowy?

— W pięćdziesiątym czwartym.

— To znaczy sześć lat temu?

— Tak, w kwietniu.

— Jak się nazywał Pani pierwszy instruktor spadochronowy?

— Józef Korzinek.

— Czy można wiedzieć, gdzie Pani pracuje?

— Na poczcie.

— Jako...?

— Telefonistka.

— Ile skoków ma Pani na swym koncie?

— Sześćset pięćdziesiąt.

— A w tym roku ile Pani wykonała?

— Dwieście.

— Jakie kwiaty lubi Pani najbardziej?

— Róże.

— W takim razie jakich perfum Pani używa?

— „Czarną Różę".

— Czym się Pani pasjonuje poza sportem spadochronowym?

— Może pana to zdziwi, ale uwielbiam gimnastykę i łyżwy.

— A często chodzi Pani do kina?

— Dobrze, że pan przypomniał. Jestem również zapaloną kinomanką.

— Proszę mi wybaczyć to pytanie, ale interesuje mnie czy Pani mężem będzie spadochroniarz?

— Nie. Żaden skoczek nie ma szans, aby zostać moim mężem.

— Na koniec może Pani sama coś powie bez zadawania pytania?

— Życzę polskim spadochroniarzom, aby w następnych mistrzostwach świata uzyskali lepsze wyniki niż obecnie.

Mistrzyni świata Bożena Rejzlova podaje mi swoją dłoń i ściska. Jest uśmiechnięta, zadowolona, jak by wcale nie zmęczona walką nerwów i walką sportową, w której uczestniczyła do ostatniej chwili na mistrzostwach. Potem podziękowała mi za gratulacje i krótkim — na shledanou — pożegnała. Gdy już odchodziła powiedziałam:

— Na przyszłość będę wiedział z czym mam do Pani przyjść.

— A to ciekawe?

— Z różami.

Rejzlova uśmiechnęła się, kiwnęła ręką i zniknęła za drzwiami.

MYŚLĘ, że tego dnia najszczęśliwym człowiekiem w ekipie czechosłowackiej był trener Wasil Kuceravy. To on doprowadził do tego, że pod jego okiem przygotowywani zawodnicy odnieśli zwycięstwo. Powtórzyli oni piękny sukces z Moskwy z 1956 roku. Dwa złote medale i dwa tytuły mistrzów świata powróciły znów do naszego południowego sąsiada.

TADEUSZ MALINOWSKI

Odrzutowcem

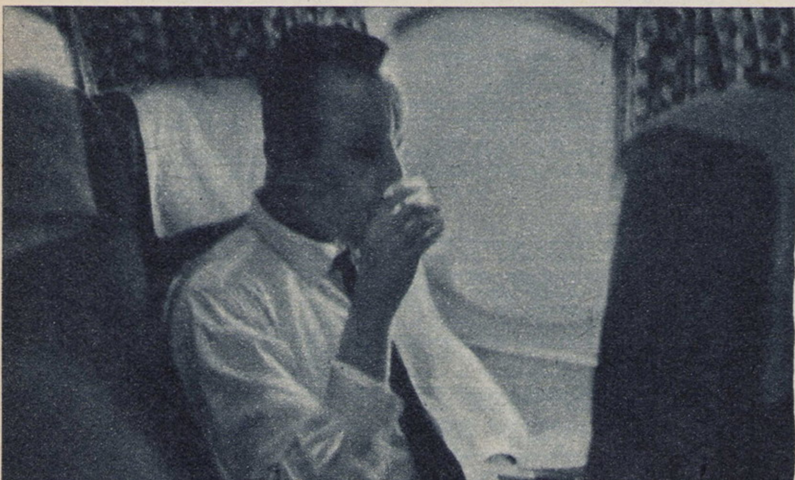
POD RÓWNIK

RYSZARD WITKOWSKI

Korespondencja własna

Motto: Pewna młoda panienka
samotnie z odwagą
Puściła się z Warszawy
w podróż do Chicago
Aby czas się jej na statku
za bardzo nie dłużył
Panienka prowadziła
pamiętnik podróży.
Pamiętnik ten był krótki,
trzy do czterech kartek...

NIE jestem wprawdzie panienką, lecz starzejącym się już kawalerem, ale dowcipny wierszyk o pamiętniku przypomniał mi się, gdy zakomunikowano mi, że mam dokonać dalekiej podróży z Warszawy do Djakarty. Postanawiam spisać wrażenia, jakie towarzyszyć mi będą w czasie jej trwania. Obawiam się wprawdzie, że



Śniadanie na pokładzie „Cometa" smakuje autorowi nie gorzej jak w domu. Pod samolotem — już Azja.

może mi na to nie wystarczyć czasu, jako że podróż odbędę drogą lotniczą. Na wszelki wypadek zaopatruję się jednak w notes.

Usiłuję określić jaka odległość dzieli stolicę PRL od celu mej podróży. Nie jest to zadanie proste. Linijka przykładana do globusa ślizga się po jego kulistej powierzchni, psując dokładność pomiaru. Linia wykreślona na mapie Merkatora daje wprawdzie pojęcie o kursie loksodromy, ale dystans Warszawa — Djakarta wskazuje fałszywy. Mapy świata w innym odwzorowaniu nie mam w domu, wobec czego powracam do globusa i przy pomocy nitki ustalam, że czeka mnie podróż na odległość mniej więcej 10 000 km. W rzeczywistości jednak trasa lotu będzie znacznie dłuższa, gdyż aby dostać się do stolicy Indonezji, muszę najpierw znaleźć się w Zurychu, gdzie dopiero wsiądę na pokład samolotu lecącego na równik. Lot z Zurychu na Jawę odbędzie się poza tym nie po linii prostej lecz łamanej.

Nie wiem jeszcze jakim samolotem i po jakiej dokładnie trasie przyjdzie mi dokonać skoku na drugą półkulę. Nie czynię żadnych starań dla wyjaśnienia tej sprawy, częściowo dlatego, że „młyn" towarzyszący ostatnim przygotowaniom przed opuszczeniem Warszawy skutecznie to utrudnił, a poza tym dla mnie, nie wychylającego się dotychczas poza granice Europy, każda trasa będzie równie dobra.

Dzień przed odlotem otrzymuję z biura PLL „Lot" swój bilet (powrotny). Opiewa on na niebagatelną kwotę 26 854 złotych, co jest oficjalnym równoważnikiem 1 118,90 dolarów USA. Jeszcze nigdy w życiu nie miałem w ręku równie kosztownego dokumentu podróży.

Bilet jest wypełniony dokładnie tylko na trasę Warszawa — Djakarta. Odcinek powrotny wykorzystać będę mógł w dowolnym terminie, w ciągu najbliższych 12 miesięcy. Nieokreśloną mam również trasę podróży powrotnej, gdyż bilet jest tzw. „OP", czyli „Open Way". Oznacza to, iż wracając z Indonezji do Polski będę mógł odwiedzić inne miasta niż te, w których wypadnie lądować na trasie „tam". „Otwarta droga" pozostawia mi także swobodę w wyborze przewoźnika z wyjątkiem odcinka Zurych — Warszawa, którym musi być nasz „Lot".

Bilet jest ostatnim dokumentem jaki wkładam do portfelu. Znajduje się już tam paszport „Ważny na wszystkie kraje Europy i poza Europą" (dlaczego nie na „wszystkie kraje świata"?), międzynarodowe świadectwo szczepień przeciwko cholerze, czarnej ospie, dżumie, wszystkim odmianom tyfusów i innym chorobom klimatu tropikalnego, książeczka „czeków podróżnika", fotografie rodziny i przyjaciół, delegacje służbowe i mnóstwo innych papierków niezbędnych w podróży i pracy za granicą.

Nadchodzi dzień odlotu. Ładuję się rano z walizką i teczką do taksówki i jadę na Okęcie. Samolot do Zurychu odlatuje o godz. 10.00. Na płycie przed dworcem międzynarodowym oczekuje mnie już grupa kolegów i członków najbliższej rodziny, którzy przybyli tu w celach pożegnalnych. O 9.30 wezwany zostaję do załatwienia formalności paszportowych. Po chwili znajduję się w komorze odpraw celnych, gdzie wydaję ostatnią stuzłotówkę na cło za „nadmiarową" butelkę spirytusu zabieranego dla celów dezynfekcyjnych (niektóry wprawdzie w to wątpią...) i wreszcie jestem „za granicą", reprezentowaną chwilowo przez kawałek betonowej płyty ogrodzonej siatką. Kilkanaście metrów dalej stoi Convair SP-LPA, na pokładzie którego osiągnę stację przesiadkową Zurych.

Kilka minut przed dziesiątą wraz z grupą 20 innych pasażerów zajmuję miejsce w samolocie, przez okienko wymieniam ostatnie pozdrowienia z żegnającą mnie grupą najbliższych i dokładnie o 10.10 rozpoczynam wielką podróż.

Nad Polską rozpościerają się chmury warstwowe i już gdzieś koło Pruszkowa ziemia znika mi z oczu. „Conavir" przebija się przez chmury i po kilku minutach lecimy ponad nimi, w pełnym blasku słońca. Czas upływa szybko, zwłaszcza, że stewardessa i steward czynią wszystko co możliwe dla urozmaicenia podróży. Gdzieś w połowie trasy spożywam smakowity posiłek i zagłębiony w lekturę gazet szwajcarskich, w których daremnie szukam informacji o Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Kolonii, spokojnie oczekuję przybycia do Szwajcarii. Pod koniec ponad trzygodzinnego lotu pogoda ulega poprawie, zupełnie jednak nie mogę zorientować się w jakim punkcie trasy jesteśmy. Coraz mniejsza wysokość lotu wskazuje na zbliżanie się do lotniska docelowego. Port lotniczy Zurych-Kloten osiągamy o godz. 13.30.

Przekraczając kontrolę biletową wewnątrz niezwykle nowoczesnego ogromnego budynku portowego dowiaduję się wreszcie, jaka trasa i jakim samolotem dokonam dalszej podróży. Urzędnik recytuje beznamiętnie, wręczając mi zielony „Boarding Pass":

— Route Zurych — Istambuł — Teheran — Karachi — Calcutta — Singapore — Djakarta. The plane „Comet 4". Your seat number 14D...

Dopiero teraz zaczynam odczuwać emocje przed czekającym mnie lotem. Gdy słyszę nazwy miast, przez które będę przelatywał, przez głowę przemykają mi, goniąc jedna drugą, myśli o Szeherezadzie, Sorayi, zaklinaczach wężów i fakirach, przypominają mi się strony albumu egzotycznych znaczków pocztowych zbieranych przed laty... No i „Comet"! Jeszcze nigdy nie leciałem pasażerskim odrzutowcem. Ciekaw jestem ile jest prawdy w twierdzeniach, że napęd bezśmigłowy zrewolucjonizował komunikację lotniczą.

Dzięki wyrobionej przezornie tranzytowej wizie szwajcarskiej, umożliwiającej mi wypad z lotniska na miasto i nad piękne jezioro, czas oczekiwania na „Cometa" mija szybko. Gdy dochodzi 9.00 wieczór (w Warszawie jest w tym czasie już godz. 10.00), siedzę w pogotowiu, w poczekalni tranzytowej, nie zapomniawszy uprzednio zjeść w portowej restauracji smacznego obiadu na koszt mego przewoźnika, czyli angielskich linii BOAC.

Punktualnie o 9.00 megafon ogłasza „mego" Cometa. Leci on z Londynu do Sydney w Australii. Zurych jest dla niego pierwszym punktem lądowania. Choć wytężam wzrok przez szybę — nie mogę dojrzeć sylwetki samolotu, gdyż w miejscu, gdzie zatrzymał się na płycie, ciemno jest choć oko wykol. Smukłą sylwetkę odrzutowca dostrzegam dopiero wówczas, gdy z innymi pasażerami — uczestnikami lotu Nr BA-710 wezwany zostaję na jego pokład.

Miejsce moje znajduje się w kabinie turystycznej, położonej w tylnej części kadłuba. Z przodu znajduje się kabina I klasy, różniąca się od turystycznej tym, że ma po 4, a nie po 5 foteli w każdym rzędzie, a rzędy rozmieszczone są w większych odstępach. W czasie lotu okaże się ponadto, że w kabinie I klasy jest znacznie ciszej, rozdają tam napoje alkoholowe bezpłatnie, jak również zapewniają wysłanie pewnej ilości kartek z pozdrowieniami z lotnisk etapowych na koszt przewoźnika.

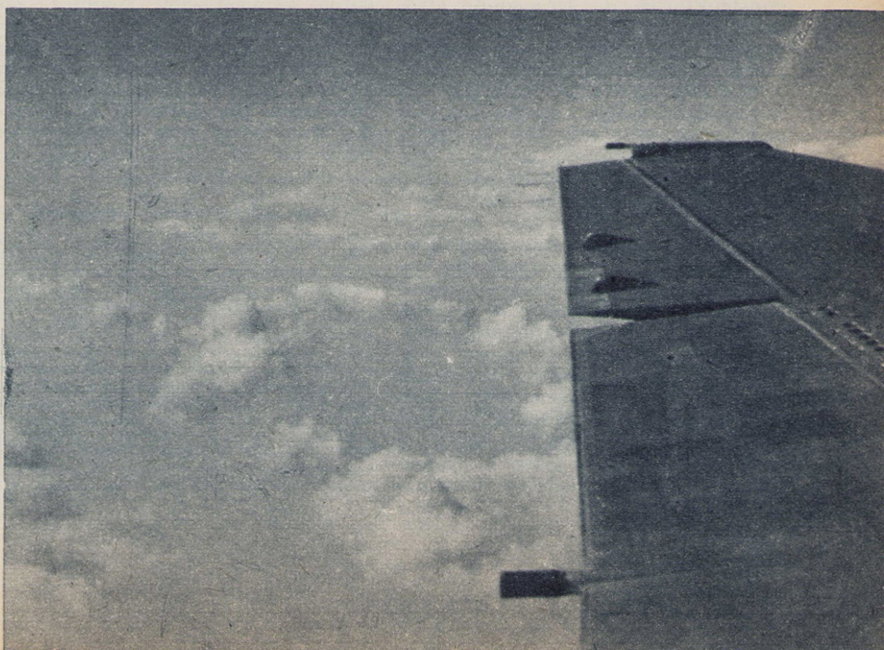
Fakt, że fotel mój znajduje się tuż przy oknie, nie dostarcza mi na razie żadnych korzyści, bo noc ciemna jest jak atrament, a poza tym zaczynam odczuwać znużenie i zdecydowany jestem natychmiast po starcie położyć się spać. W tym celu sprawdzam działanie mechanizmu rozkładania fotela (działa!), jak również upewniam się, że w specjalnym schowku fotela znajduje się koc i poduszka.

W trakcie tych przygotowań do snu słyszę rozruch silników i czuję, że „Comet" zaczyna kołować. Zapala się napis „NO SMOKING. FASTEN BELTS". Oznacza to, że za chwilę nastąpi start. Rzeczywiście, niespotykane w samolotach tłokowych przyspieszenie zaczyna wciskać mnie w fotel i po chwili światła Zurychu szybko zapadają się w dół.

Moje plany dotyczące zaśnięcia nie mogą zostać zrealizowane. Początkowo zaczyna w niebogłosy wydzierać się dziecko Iranki, zajmującej fotel bezpośrednio za mną. Następnie stewardessa rozpoczyna szkolenie na temat użycia pneumatycznej kamizelki ratunkowej. Z całej nauki pozostaje mi w głowie tylko jedno z wielu przykazań, aby broń Boże nie otwierać kurka napełniania przed znalezieniem się w wodzie. Brr, miła perspektywa... (CDN)

Na trasie. Wysokość 10 000 metrów, prędkość 800 km/h.

Zdjęcia autora



PZL-„KOS” A SPRAWA *nie tylko* FRANCUSKA

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

Service de la Formation Aeronautique et de Sport Aerien — w skrócie — SFASA jest organizacją sprawującą opiekę nad francuskim lotnictwem sportowym i turystycznym. Ta właśnie organizacja ogłosiła w 1958 r. konkurs na projekt samolotu sportowo-turystycznego, który mógłby stać się samolotem popularnym. Konkurs spotkał się z dużym zainteresowaniem, o czym świadczy aż pięćdziesiąt złożonych projektów.

Z tej liczby jury konkursu wybrało dziesięć najlepszych i wypłaciło ich twórcom premie pieniężne, umożliwiające ukończenie prac konstrukcyjnych.

W kwietniu 1959 r. nastąpiła druga selekcja. Autorzy pięciu wybranych projektów otrzymali dotacje pieniężne jako całkowity zwrot kosztów budowy prototypów, opłat rejestracyjnych itp. Należy tu zaznaczyć, że wybór był trudny, gdyż wszystkie rywalizujące projekty stały na wysokim poziomie technicznym.

Zakończenie konkursu nastąpi w styczniu 1961 r., do tej chwili prototypy samolotów mają być ukończone i oblatane. Zostaną one poddane próbom porównawczym. Dla zwycięzców konkursu przewidziano trzy wysokie nagrody pieniężne.

PRZEGLĄD nagrodzonych projektów zaciekawi zapewne polskiego czytelnika, gdyż rzuca on pewne światło na kierunek, w którym idzie rozwój współczesnego samolotu „dla wszystkich”. Już w założeniach konkursu, opracowanych na podstawie tendencji panujących w tej dziedzinie przewidziano, że samolot popularny powinien być dwumiejscowy, z miejscami obok siebie. Silnik powinien mieć moc nie wyższą niż 95 KM. Moc taką uważa się obecnie za najbardziej odpowiednią dla dwumiejscowego samolotu turystycznego. Oczywiście założenia konkursu przewidywały też prostotę konstrukcji i produkcji samolotu, co powinno się w efekcie wyrazić możliwie niską ceną w serii. Samolot popularny powinien poza tym odznaczać się łatwością i prawidłowością pilotażu oraz wysokim bezpieczeństwem w locie i przy lądowaniu. To ostatnie żądanie skłoniło konstruktorów do szczególnie troskliwego opracowania urządzeń supernośnych, w dążeniu do zmniejszenia prędkości lądowania.

Warunki konkursu określały też minimalne osiągi projektowanych samolotów. Wynosiły one: prędkość max. — nie niższa niż 145 km/h, pułap — nie niższy niż 3 000 m. zasięg — nie mniejszy niż 500 km.

Natomiast konkurs nie narzucał wymagań odnośnie rozwiązań konstrukcyjnych — w tej dziedzinie pozostawiono konstruktorom całkowicie wolną rękę. Znalazło to swój wyraz w dość oryginalnych i ciekawych rozwiązaniach projektów.

Wśród nagrodzonych projektów znajdują się trzy górnopłaty i trzy dolnopłaty, jeden średniopłat i dwa samoloty majace układ płatów w tandem i wreszcie jeden z projektów dotyczy wiatrakowca. Dwa samoloty mają śmigła pchające. Podwozie stałe u wszystkich projektowanych samolotów, jest w trzech przypadkach klasyczne i w sześciu — trójkołowe.

W jednym z projektów podwozie jest trójkołowe, ale „odwrócone” (z trzecim kołem z tyłu). Wszystkie zaprojektowane samoloty mają zakryte kabiny, przy czym zwrócono uwagę zarówno na widoczność, jak i na wygodę, a także na wygodę wejścia i wyjścia z kabiny.

Większość projektowanych samolotów posiada konstrukcję mieszaną, z przewagą drewna. W kilku projektach zastosowano w szerokim zakresie sztuczne tworzywo, w postaci laminatów.

Tylko niektóre z projektów są zupełnie nowe. Szereg z nich stanowi rozwinięcie istniejących samolotów, lub przynajmniej wykorzystuje doświadczenia uzyskane na poprzednio projektowanych konstrukcjach.

Poniżej zestawiono krótkie opisy najlepszych projektów. Dla porównania zamieszczono również opis polskiego samolotu sportowo-turystycznego PZL-102B „Kos”, który nie przypadkiem zresztą, prawie dokładnie „leży” w zakresie wymagań konkursu. Dla lepszego zilustrowania tego faktu służą wykresy odnoszące się do najważniejszych parametrów technicznych.

Gatard „Statoplan-03 — Hirondelle”

Konstruktor Albert Gatard już od 1951 r. pracuje nad projektem popularnych samolotów o oryginalnym systemie sterowania, odznaczających się jakoby szczególnym bezpieczeństwem lotu. „Statoplan-03” jest więc rozwinięciem swych poprzedników 01 i 02, które jednakże były dolnopłatami. W nowym projekcie konstrukcji zastosował układ zastrzałowego górnopłata. Konstrukcja całkowicie drewniana. Sterowanie poprzeczne (lotkami) sprzęgnięte jest ze sterowaniem kierunku, a w sterowaniu podłużnym bierze udział zarówno płytowe usterzenie wysokości jak i klapy o wyjątkowo dużej powierzchni (skrajne części klap



Polski samolot sportowo-turystyczny PZL-102B „Kos", którego zalety są tak wyraźne przy porównaniu z zagranicznymi odpowiednikami. Foto: R. Gudel

mogą być wychylane różnicowo jako lotki). Skrzydła są składane do transportu (za samochodem). Duże drzwi zapewniają wygodne wsiadanie i wysiadanie z maszyny. Kabina odznacza się doskonałą widocznością.

Helicop-Air L-50 „Combinè („Girhel") (II eliminacja)

Ten wiatrakowiec o ciekawej, nowoczesnej konstrukcji był już opisany w „SP" Nr 48/1959 r. Przypominamy, że trzyłopatowy wirnik nośny nie jest w zasadzie napędzany i obraca się na zasadzie samokrętu (autorotacji), może być jednakże rozkręcany przed startem. Niewielkie skrzydełka uzupełniają siłę nośną. Konstrukcja mieszana, przy użyciu stalowych rur o przekroju prostokątnym.

Labat IL-60 „Nomade"

Samolot ten jest bezsprzecznie najładniejszą konstrukcją konkursu. Zbudowany w układzie wolnonośnego górnopłata o trójkołowym, oprofilowanym podwoziu, odznacza się eleganckimi, płynnymi liniami. W budowie samolotu mają być aż w 90% zastosowane tworzywa sztuczne. Skrzydła posiadają stałe skrzele w częściach skrajnych i ruchome w części środkowej. Klapy o dużej powierzchni stanowią uzupełnienie urządzeń supernośnych. Podwozie główne na goleniach sprężystych typu Cessna. Podwozie przednie posiada amortyzator olejowo-powietrzny. Kabina pod płatem z wejściem przez szerokie drzwi, o nisko umieszczonym progu. W rozwojowych wersjach przewidziano wyposażenie radiowe i ślepego pilotażu. Dla skrzydeł przewiduje się urządzenie do odsysania warstwy przyściennej.

Legrand-Simon LS-60 (II eliminacja)

Samolot ten jest rozwinięciem zbudowanego przed paru laty samolotu LS-50. Konstruktorzy inż. inż. Legrand z SNECMA i Simon od Bregueta opracowali dwa te projekty w czasie wolnym od pracy zawodowej. Nowy projekt różni się od swego poprzednika (samolot LS-50 był opisany w „SP") nieco zmienionym kształtem kadłuba, większą wygodą kabiny, oraz dodaniem stałych skrzel. Skrzela te całkowicie zabezpieczają samolot od korkociągu. W budowie samolotu mają być szeroko użyte masy plastyczne.

Le Grix LG-21

Niewielki ten samolocik zbudowany w układzie wolnonośnego dolnopłata posiada szczególny rodzaj urządzenia supernośnego, opatentowanego przez inż. Le Grix. Otóż nad krawędzią spływu płata umieszczona jest dodatkowa, stała powierzchnia nośna w postaci wąskiego skrzydełka, tworzącego szczelinę z płatem głównym. Skrzydełko to nie pozwala na oderwanie strug na większych kątach natarcia, czyniąc samolot niewrażliwym na przeciągnięcie.

Jednocześnie wzmaga ono znacznie skuteczność klapolotek. Kadłub o konstrukcji skorupowej mieści nad płatem kabinę osłoniętą dużą, odsuwaną owiewką z plexi. Sterowanie uproszczone odbywa się wyłącznie przy użyciu drążka sterowego; orczyka brak. Podwozie trójkołowe. Konstruktor obiecuje szczególnie niską cenę nabycia i niskie koszty eksploatacji samolotu.

Lemaire ARL-20 „Squale"

Także i ten samolot jest już znany naszym czytelnikom („SP" Nr 25/1959 r.). Przypominamy, że samolot stanowi rozwinięcie poprzedniej konstrukcji inż. Lemaire: jednomiejscowego ARL-11 „Baby-Squale". Na samolocie tym zostało pomyślnie wypróbowane urządzenie zwane „Lateron", zastosowane oczywiście i w nowym projekcie. Lateron jest to oddzielny organ sterowania poprzecznego, zastępujący lotki, których samolot jest pozbawiony. Konstrukcja całkowicie drewniana. Układ — wolnonośny dolnopłat. Podwozie trójkołowe, odwrócone (tylne koło o tej samej średnicy co koła główne, umieszczone jest nieco z tyłu).

Mignet HM-370 (II eliminacja)

HM-370 to jeszcze jedna konstrukcja z długiego cyklu „pcheł powietrznych", których twórcą jest znany fanatyk „lotnictwa dla wszystkich", Henri Mignet. Nowa „pchła" (patrz „SP" Nr 34/1959 r.) stanowi tym razem całkiem poważny samolot z krytą dwumiejscową kabiną i silnikiem o mocy „aż" 90 KM. Układ oczywiście ten sam co zawsze: dwupłat w tandem o płatach tworzących szczelinę. Brak lotek i osobnego usterzenia wysokości. Brak sterowania poprzecznego (główny płat jest zamocowany przechylnie względem osi podłużnej i może być wychylany dookoła osi poprzecznej). Konstrukcja płatów całkowicie drewniana. Kadłub z rur spawanych, kryty płótnem. Koła główne podwozia samoustawialne co umożliwia start z bocznym wiatrem.

Morane Saulnier MS-880

Jest to jedyny z samolotów konkursu zaprojektowany (i już zbudowany) przez „prawdziwą" wytwórnię lotniczą. Konstrukcja całkowicie metalowa opracowana z myślą o wielkoseryjnej produkcji. Układ wolnonośnego dolnopłata. Skrzydła o obrysie prostokątnym, wyposażone w klapy i ruchome skrzela. Kadłub skorupowy. Obszerna kabina z odsuwaną osłoną z plexi. Ster wysokości niedzielony. Podwozie może być wykonane jako trójkołowe lub w układzie klasycznym. Główne koła osadzone na goleniach sprężystych.

SERA 01-A

Jeden z najoryginalniejszych projektów konkursu jest tworem Societe d'Etudes et de Realizations Aeronautiques (SERA). Jest to 3-miejscowy samolot o układzie tandem. Oba płaty są wolnonośne i na sztywno zamocowane do kadłuba. Przedni płat, zabudowany nad kabiną, wyposażony jest w klapy wyporowe na całej rozpiętości i niewielkie płyty brzegowe na końcach. Tylny płat zabudowany jest niżej i wyposażony w sterolotki. Na końcach tego płata umieszczone jest podwójne usterzenie kierunku. Konstrukcja skrzydeł składa się z kratownicowego szkieletu z rur stalowych i pokrycia z laminatu.

Kadłub o podobnej konstrukcji posiada bogato oszkloną kabinę, w której pilot siedzi z przodu, a za nim dwóch pasażerów.

Silnik Continental o mocy 95 KM mieści się w tylnej części kadłuba i napędza śmigło pchające za pośrednictwem wału długości 80 cm. Podwozie jednotorowe z kołem głównym za środkiem ciężkości. Boczne kółka wspornikowe umieszczone są pod usterzeniem pionowym. Przewidziana jest wersja z podwoziem wciąganym, o podwyższonych osiągach. Na uwagę zasługuje sterowanie samolotem, które zostało urządzone na wzór samochodowego. Całe sterowanie płatowcem zapewnia sterownica ręczna, czyli wolant. Pedały służą do hamowania oraz... do sterowania gazem! Cena tego płatowca ma wynieść w serii ok. 22 000 NF.

Gardan GY-100

Jest to jedyny z samolotów konkursu, którego konstruktor zadowolił się mniejszą mocą silnika — 65 KM. Silnik ten umieszczony na końcu krótkiego kadłuba-gondoli napędza przestawialne śmigło pchające. Skrzydła posiadają krótką część środkową i części skrajne ze wzniosem (są one składane). Skrzydła są wyposażone w lotki i klapy oraz ruchome skrzela, zapewniające samolotowi niewrażliwość na przeciąganie i zabezpieczające od korkociągu. W kadłubie o kształcie jajka mieści się kabina załogi, o doskonałej widoczności. Usterzenie poziome wsparte jest na dwóch belkach ogonowych, zakończonych skośnymi statecznikami pionowymi. Podwozie trójkołowe, stałe. Główne golenie sprężyste. Ważnym osiągnięciem konstruktora jest zapewnienie wymienności wszystkich odejmowanych części, jak stery, lotki, klapy, wsporniki usterzenia, golenie podwozia itp., oraz standaryzacji części normalnych jak sworznie montażowe itp. Sterowanie tylko drążkiem (bez pedałów). Samolot będzie produkowany także w elementach do montażu przez amatorów.

PZL-102 B „KOS"

Samolot ten mógłby właściwie brać udział w konkursie SFASA, tak dokładnie pasuje swymi parametrami do nagrodzonych projektów. Jedynie pod względem prędkości lądowania ustępuje nieco swym francuskim rówieśnikom, gdyż nie posiada tak skomplikowanych urządzeń supernośnych.

Przypominamy, że „Kos" jest **całkowicie metalowym,** wolnonośnym dolnopłatem. Dwie osoby załogi mieszczą się obok siebie w wygodnej kabinie, pod odsuwaną osłoną z plexi. Dwukołowe, stałe podwozie wyposażone w amortyzatory olejowo-powietrzne zapewnia bezpieczne lądowanie nawet na niezbyt dogodnym terenie. Klapy — krokodyle stanowią jedyne urządzenie supernośne.

Jak widać z porównania, „Kos" jest i długo jeszcze będzie samolotem na poziomie europejskim. Należy podkreślić, że nasz produkowany seryjnie „Kos" już dziś spełnia warunki stawiane przez Francuzów dla ich najlepszych prototypów samolotów sportowo-turystycznych z... 1961 roku.

Ze względu na swą mocną i odporną na działanie czynników atmosferycznych konstrukcję, dobre własności lotne i stosunkowo niską cenę, samolot ten nie bez powodu tak interesuje nabywców zagranicznych.

PATRZ RÓWNIEŻ STR. 11

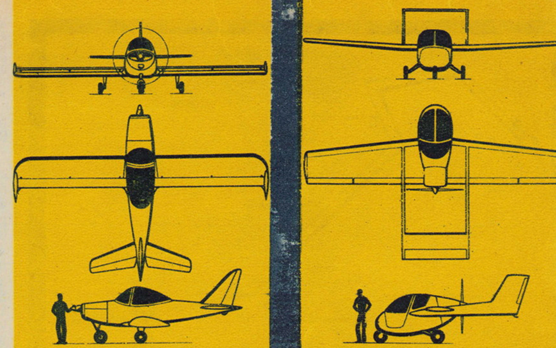
PORÓWNANIE ZASADNICZYCH DANYCH I OSIĄGÓW

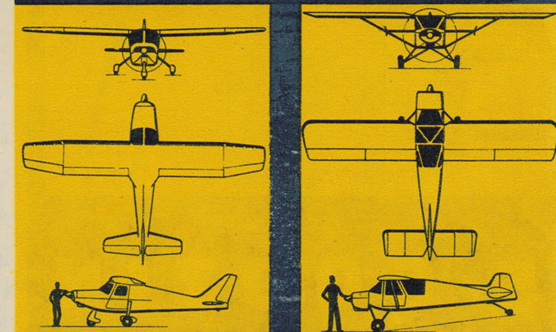
Prędkość przelotowa (km/h)
SERA 01-A
Helicop-Air LS-50
Labat IL-60
Legrand-Simon LS-60
Lemaire ARL-20
Morane MS-880
PZL-102 B „KOS"

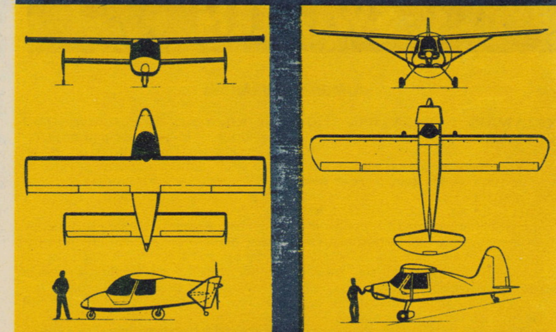
Ciężar (kG)
Gatard „Statoplan"
Helicop-Air L-50
Legrand-Simon LS-60
Lemaire ARL-20
Mignet HM-370
Morane MS-880
PZL-102 B „KOS"

Zasięg (km)
SERA 01-A
Helicop-Air L-50
Labat IL-60
Legrand-Simon LS-60
Morane MS-880
PZL-102 B „KOS"

Powierzchnia nośna (m²)
Gatard „Statoplan"
Legrand-Simon LS-60
Le Grix LG-21
Lemaire ARL-20
Morane MS-880
PZL-102 B „KOS"

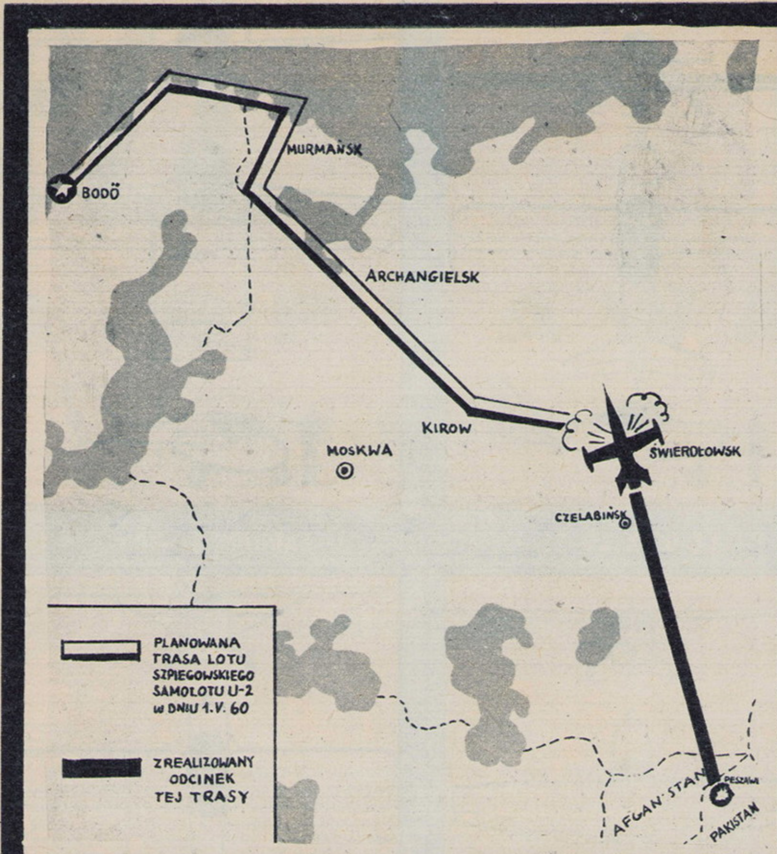






DANE TECHNICZNE SAMOLOTÓW

TYP	Rozp./Dług. m	Pow. nośna m^2	Ciężar w locie kG	Prędk. max. km/h	Prędk. przelot./lądow.	Zasięg km	Pułap m	Silnik KM
Statoplan 03	9/5,6	11,75	554					95
Helicop'Air L-50	6/6	4,5	626	165	145/30	500	4500	95
IL-60 „Nomade"	9,7/7			210	170/60	750		95
LS-60	9,7/6	13,65	650	185	160/	800	5600	95
LG-21	9/5,5	8,7		192	/52			95
ARL-20	7,4/5,9	10,2	513		166/			95
HM-370	10/5,35	20	530	170	160/	870	5000	95
MS-880	8,9/6	10,6	555	212	182/64	750		95
SERA 01-A	8,9/4,8	13,9	697	200	185/	775	5600	95
GY-100	8,8/4,7	10,8	520	165	150/	500		65
PZL-102B „KOS"	8,5/7	11	630	195	170/80	640	3800	95



5 GODZIN KTÓRE WSTRZĄSNĘŁY ŚWIATEM

RAJMUND SZUBAŃSKI

PESZAWAR. 1 MAJA 1960. GODZINA 6.30.

— You have now one and a half an hour time — Ma pan jeszcze półtorej godziny czasu — pułkownik William Shelton, dowódca 2 eskadry meteorologicznej USA popatrzył na stojącego przed nim porucznika. — Zadanie, które pan dzisiaj otrzymuje, jest wyjątkowo ważne, znacznie odpowiedzialniejsze od poprzednich. Wykona pan mianowicie lot do Bodeo. Zna pan to lotnisko?

— Yes, sir!

— Poleci pan zatem do Norwegii, ale... — pułkownik bystro spogląda w oczy podkomendnego — przez Związek Sowiecki. Razem 6100 km, z tego 4700 km nad ZSRR. Tu ma pan mapy. Niebieskim ołówkiem zaznaczono ogólną marszrutę, czerwonym — dokładną trasę lotu, której będzie się pan ściśle trzymał. Trzeba też utrzymać stałą wysokość — 68 tys. stóp. Prędkość — 465 mph [1].

Ogólne zadanie: w zaznaczonych tu punktach włączać kamery fotograficzne. Reszta urządzeń pracuje automatycznie. Chodzi nam głównie o dyslokację sowieckich baz rakietowych, lotnisk, składów materiałów pędnych. Pożądana także obserwacja wizualna.

Wysokość, na której pan poleci, jest niedostępna dla sowieckich myśliwców i artylerii przeciwlotniczej. Zresztą — uśmiecha się pułkownik — wybraliśmy dzień ich święta, kiedy dyscyplina jest pewno trochę rozluźniona. Jedyne, co może się przydarzyć, to defekt silnika. Jeżeli awaria nastąpi w pierwszej połowie lotu, wraca pan do Peszawaru, jeśli w drugiej — kieruje się pan najkrótszą drogą do Bodoe albo do jakiegokolwiek lotniska poza granicami ZSRR, np. w Finlandii, lub w Szwecji. Any questions?

— No, sir!

— Na wszelki wypadek koledzy dadzą panu przy ubieraniu taki sporządzony w 14 językach tekst, ot taki, jaki mieli nasi lotnicy w czasie wojny, ale ja mam tu dla pana coś lepszego od słów. Oto siedem i pół tysiąca rubli — proszę przeliczyć — waluta włoska, szwajcarska i inne, wreszcie dwa złote zegarki i siedem złotych pierścionków. Dostanie pan także bezgłośny pistolet i 200 nabojów. Można z niego polować i... bronić się w razie potrzeby. W razie lądowania samolot trzeba, oczywiście, zniszczyć!. A gdyby mimo wszystko dostał się pan do niewoli i groziły panu tortury — pułkownik wyjmuje maleńki przedmiocik — tu jest szpilka, niewinna na pozór, ale po wyciągnięciu główki, ot taaak, wysuwa się ostrze. Ostrożnie, człowieku! To powoduje śmierć w ciągu dwóch minut! Ale nie mówmy już i nie myślmy już więcej o takich przykrych rzeczach. Jestem stuprocentowo pewny pańskiego sukcesu. .Good luck!

— Thank you, sir!

WYŻNOJE POD SWIERDŁOWSKIEM. GODZINA 8.30.

Piotr Asabin ogolił się dziś staranniej niż zazwyczaj. Odniesiona w czasie wojny rana nie pozwalała mu co prawda brać udziału w obchodach 1-majowych, ale Asabin zawsze w ten sposób dokumentuje niepowszedniość tego dnia. Przekręca teraz gałkę przy głośniku — płyną melodie marszowych pieśni; niedługo rozpocznie się transmisja z Placu Czerwonego. Przemówienie towarzysza Chruszczowa będzie pewnie znów pełne optymizmu — wybiera się przecież do Paryża na konferencję na szczycie, by ostatecznie położyć kres „zimnej wojnie”...

NAD UZBEKISTANEM. GODZINA 9.30.

Wielki, o 30-metrowej rozpiętości samolot Lockheed U-2 obsługiwany jest przez jednego tylko człowieka. Maszyna, skonstruowana pierwotnie dla dalekodystansowych lotów meteorologicznych, ze względu na swój zasięg pułapu rychło zainteresowała kierownictwo amerykańskiego wywiadu wojskowego. Samoloty te weszły w skład jednostki znanej pod kryptonimem „10-10”, wchodzącej w skład 2 eskadry meteorologicznej. Praca jej pilotów otoczona jest ścisłą tajemnicą: do jej ściśle strzeżonej bazy w Incirlik w Turcji nie dostanie się nikt niepowołany.

Siedzący dziś za sterem samolotu nr 66698 człowiek odpowiada z powierzchowności powszechnemu wyobrażeniu o „typowym Amerykaninie”: fryzura na jeża, nisko zarośnięte czoło, oczy nie zdradzające racjej tytana myśli, szerokie bary... Przez głowę przelatują mu teraz niewesołe myśli. Od godziny jest już nad terytorium ZSRR, a to nie to samo, co loty nad Europą Zachodnią, nawet przy ewentualnym naruszaniu obszaru powietrznego państw nie należących do NATO.

Tak, dzisiejszy rozkaz musiał oczywiście wykonać, ale po co, u diabła, podpisał i odnowił ten kontrakt z Collinsem z CIC? [2]) No, po pierwsze wtedy nie było jeszcze mowy o lotach za „żelazną kurtynę”, a po drugie — niby co miał właściwie robić? Gdy w 1950 roku wstąpił ochotniczo do Army Air Forces, przyszłość wydawała się łatwa. A jednak, mimo iż w ciągu 6-letniej służby opanował wiele typów samolotów, po wyjściu z wojska nie mógł znaleźć pracy w lotnictwie cywilnym. Dlatego też, gdy zaproponowano mu dokonywanie lotów wzdłuż granic ZSRR i zbieranie danych radiowych i radarowych z pensją 2.500 dolarów miesięcznie, zgodził się chętnie. W wojsku dostawał przecież tylko 700 dolarów. Później nie wyglądało to już tak różowo. Dostawał na rękę 1500 dolarów minus spore podatki. Resztę mają mu wypłacić po wygaśnięciu kontraktu. A teraz jeszcze ten niebezpieczny lot. Podobno na tej wysokości nic mu nie grozi, ale... — pilot ogląda się, za siebie, a potem zerka w lusterko peryskopu, pozwalającego obserwować dolną tylną półsferę samolotu.

Gdy pilot tak niespokojnie porusza się w swym fotelu, liczne automatyczne urządzenia prowadzą nieustanną działalność. Zespół pokładowych radiostacji, przeznaczeniem których jest zbieranie informacji o sieci zabezpieczenia radiotechnicznego obrony przeciwlotniczej wielkich ośrodków przemysłowych i poszczególnych miast — zapisuje na ferrmagnetycznej taśmie sygnały wysyłane przez stacje radarowe artylerii przeciwlotniczej, stacje naprowadzania samolotów myśliwskich. Bez przerwy pracują urządzenia do zagłuszania naziemnego radaru, działa również umieszczona w ogonie samolotu aparatura wypaczająca sygnały wysyłane z myśliwców.

W oznaczonych punktach pilot włącza kamerę typu 73-b. Jej 7 obiektywów dokonuje równocześnie fotografii pasa o szerokości 220 km, w skali 1:23000, umożliwiającej określanie przeznaczenia większości obiektów przemysłowych i wojskowych. Przeznaczone do wykonywania zdjęć z wielkich wysokości filmy mają najwyższą czułość. Ich zapas wystarczy na zrobienie 4 tysięcy zdjęć...

W JEDNYM Z ODDZIAŁÓW PRZECIWLOTNICZYCH ZAGŁĘBIA TRANSURALSKIEGO. GOZINA 10.30.

Alarm! Alarm! Przenikliwe dzwonki stawiają na nogi cały oddział. Przeskakują po dwa schody, dopinając po drodze oporządzenie, przeciwlotnicy pędzą do swych stanowisk. Spadają z wyrzutni pokrowce, wielkie pociski kierują się ku niebu. „Czortowa mat klnie szeregowiec Kondratiew nawet w takie święto nie ma człowiek wytchnienia od ćwiczeń.”

Major Woronow łączy się z porucznikiem Safronowem:

— Co wiecie o tym „intruderze”? [3])

— Prowadzimy go już parę minut. Zmienił teraz kierunek na WNW. Leci wolno, ale za to, bestia, wysoko — 20700 metrów! Będziecie strzelać?

Pewności jeszcze nie mam, ale podobno zaalarmowano najwyższe czynniki. Ma się zdecydować w ciągu najbliższych minut.

Wkrótce major daje rozkaz trwającym w napięciu obsługom:

— Uwaga! Wszystkie wyrzutnie przygotować do odpalenia! Uwaga, uwaga: współczynnik 0—50, powtarzam: 0—50!

Kolejno nadchodzą meldunki o gotowości bojowej. Wyrzutnie poruszają się powoli, jednostajnym, czającym się ruchem.

— Wyrzutnia nr. 1! Odpalić pocisk!

Ukryty w schronie sierżant Fiodorow naciska guzik. Z przytłumionym hukiem kilkusetkilogramowy pocisk wdziera się w powietrze, okrywając wyrzutnię tumanem dymu i pyłu. Z napięciem śledzą wszyscy jego lot.

NAD SWIERDŁOWSKIEM. GODZ. 11.00.

Pilot spogląda na wysokościomierz. 68 tys. stóp, tak jak przewidują instrukcje. Wszystko w porządku.

Nie! Bo oto kilkadziesiąt metrów za samolotem rozlega się potężna eksplozja, podmuch rzuca maszyną, która kieruje się jak kamień w dół! Pilot uderza głową o tablicę instrumentów. Daremne są jego wysiłki — samolot nie słucha się już ste-

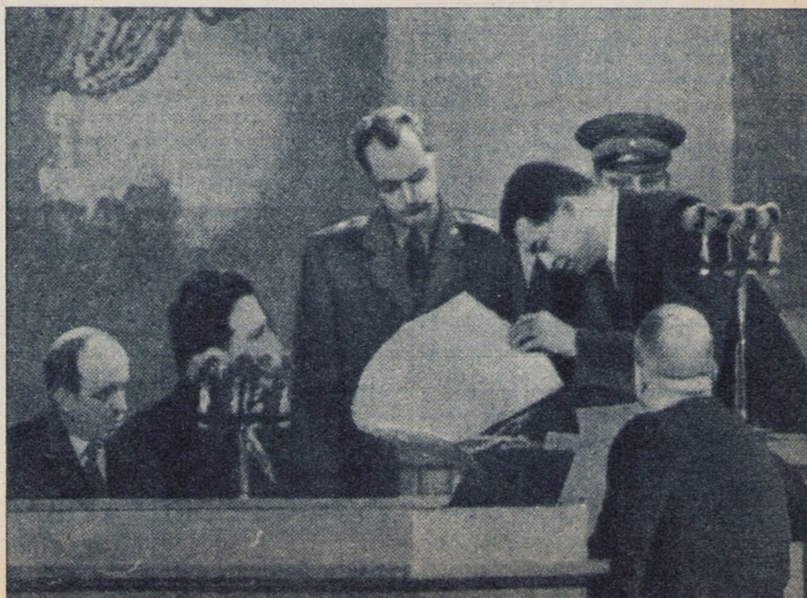
[1]) 465 mph (miles per hour) — około 750 km/h.

[2]) CIC — Counter Intelligence Centre — amerykański kontrwywiad wojskowy.

[3]) „intruder” ang. nazwa samolotu odbywającego lot niepokojący.

DOKOŃCZENIE NA STR. 15

Powers identyfikuje swą własną mapę lotniczą, przedstawioną mu przez sąd.





W szkole czeka już na Was na pewno wiele zajęć, w nowej klasie przybyło przedmiotów do nauki. Sympatycy lotnictwa zdołali się już na pewno odszukać i zorganizować. Ci co w latach ubiegłych byli członkami kół lotniczych, pewnie odnowili już swoje kontakty z aeroklubami regionalnymi. Część chętnych dopiero w tym roku zacznie pracować w kołach lotniczych.

Każde z kół, już istniejące czy dopiero powstałe, otrzyma w aeroklubie specjalnie przygotowane dokumenty stwierdzające przynależność koła lotniczego do danego aeroklubu. Każde koło lotnicze będzie wpisane do ewidencji i otrzyma swój numer. Przypuszczam też, że każde koło wybierze sobie patrona. Kilka propozycji daję Wam w dzisiejszym odcinku.

Dokument przynależności koła lotniczego do aeroklubu, o którym wspominam, podpisany będzie przez prezesa aeroklubu regionalnego oraz dyrektora lub kierownika szkoły czy instytucji, na terenie której powstało koło lotnicze. Nie ma też co się obawiać, że aerokluby i kierownicy instytucji czy szkół którym podlegacie, nie będą interesować się Waszą lotniczą działalnością. Aerokluby dostarczą odpowiednich broszur, materiałów szkoleniowych, zdjęć do fotogazetek itp., a Wasi przełożeni w pracy i w szkole zadbają o ich właściwe wykorzystanie.

Wielu z Was zapewne zbierało się razem, by przeczytać wspólnie różne ciekawe historie, inni już od dawna zbierają znaczki lotnicze, organizują spotkania z pilotami itd.

Są przecież wśród Waszych znajomych i tacy, którzy — być może — pamiętają walki polskich lotników podczas ostatniej wojny, np. w bitwie o Anglię. Poproście ich, a na pewno Wam chętnie opowiedzą. Później napiszcie do nas.

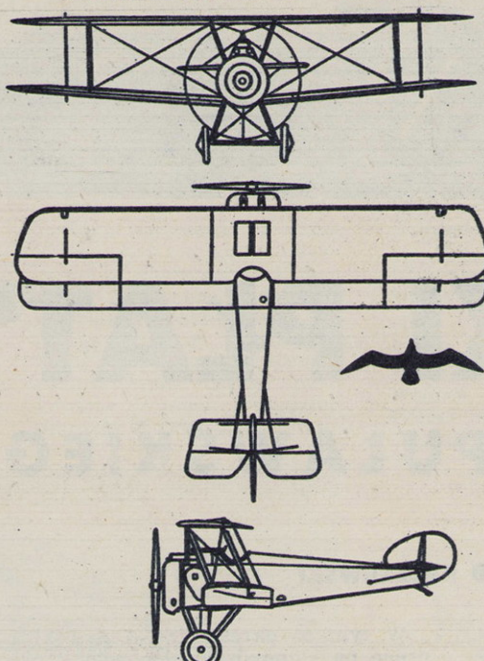
Dzielcie się w ogóle na łamach „Skrzydlatej Polski" ze swymi kolegami ciekawymi formami pracy. Piszcie o tym, jakie ciekawe przygody lotnicze mieliście w czasie wakacji i jak przebiegały u Was Dni Lotnictwa. Czekamy na listy.

Serdecznie Was pozdrawiam. Spotkamy się znów za tydzień.

BEZET

LAMUS

SOPWITH CAMEL F.1 – ANGLIA



Najlepszy jednomiejscowy angielski myśliwiec pierwszej wojny światowej. Był używany także z lotniskowców jako lekki bombowiec (19.VII.1918 r. siedem „Cameli" po wystartowaniu z lotniskowca „Furious" zniszczyło bombami dwa Zeppeliny zakotwiczone w Tondern). Samolot ten, nazywany przez pilotów „Scout" (Skaut), odznaczał się niezwykłą zwrotnością.

Na „Camelach", które weszły na uzbrojenie eskadr frontowych w lipcu 1917 r., zestrzelono 1 294 samoloty nieprzyjaciela (908 na froncie we Francji). Zbudowano ogółem 5 490 „Cameli" zaopatrzonych w silniki rotacyjne różnych typów: „Clerget", „Le Rhone", „Gnome", „Bentley" (od 110 do 150 KM). Uzbrojenie: 2 karabiny maszynowe Vickersa, strzelające przez śmigło, 4 bomby 11,4 kG.

J.K.





JAK już mówiliśmy w poprzednim tygodniu, koła lotnicze są komórkami organizacyjnymi aeroklubu regionalnego i podlegają w związku z tym prawnie i organizacyjnie aeroklubowi regionalnemu, a przez to i Aeroklubowi PRL. Koło lotnicze zaczyna działać wtedy, kiedy zostaje zatwierdzone przez zarząd aeroklubu regionalnego. Tak zresztą głosi statut Aeroklubu PRL, którego paragrafy dotyczące kół lotniczych komentujemy.

Aby założyć koło lotnicze, trzeba spełnić kilka warunków:
- musi być zgłoszone co najmniej 10 osób
- musi być zgoda kierownika szkoły lub instytucji na powstanie koła lotniczego
- zgoda aeroklubu regionalnego.

Oczywisty jest fakt, że koło lotnicze nie może działać bez wiedzy władz zwierzchnich młodzieży, która zrzeszona jest w danym kole. W takim przypadku opiekun z ramienia szkoły czy instytucji powinien interesować się pracą koła, utrzymywać stały kontakt z aeroklubem regionalnym oraz powinien zadbać o to, żeby w kole lotniczym była tylko młodzież, która może pochwalić się dobrymi wynikami w nauce. W ten sposób przynależność do koła lotniczego będzie zaszczytnym wyróżnieniem, co leży zresztą w interesie zarówno aeroklubu jak i kierownictw szkół, czy zakładów pracy będących skupiskiem młodych sympatyków lotnictwa.

Koło lotnicze, gdy rozpocznie działalność, winno obrać sobie patrona — nazwę. Jak wiemy z praktyki, większość kół lotniczych obiera sobie zwykle za patrona Żwirkę i Wigurę, a przecież jest tylu innych sławnych pilotów, których nazwiska związane są z rozwojem polskiego lotnictwa.

Na początek — proponujemy pod rozwagę członkom nowopowstających kół lotniczych kilku innych patronów:

Czesław TAŃSKI — artysta-malarz. Pionier lotnictwa polskiego. W latach 1896 — 98 wykonał na szybowcu własnej konstrukcji „Lotnia" szereg udanych wzlotów. Budował modele, zaprojektował śmigłowiec i samolot; był działaczem lotnictwa.

Antoni KOCJAN — inż. konstruktor. Konstruktor szeregu dobrych szybowców w okresie międzywojennym. Brał udział w zdobywaniu planów V-1. Zginął w walce z okupantem hitlerowskim.

Stanisław SKARŻYŃSKI — pilot. Wykonał w 1931 r. rajd afrykański. W 1933 r. przelatuje na jednomiejscowym samolocie turystycznym RWD-5 bis Atlantyk Południowy. Zginął w 1942 r. śmiercią lotnika, powracając z wyprawy bombowej na Niemcy.

Ryszard BITNER. Jeden z czołowych pilotów szybowcowych Polski Ludowej. Wybitny praktyk i teoretyk tej dziedziny. Projektodawca Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski". Zginął śmiercią lotnika.

Franciszek HYNEK — doskonały pilot balonowy. Dwukrotny zwycięzca w zawodach o puchar Gordon - Bennetta. Zginął śmiercią lotnika w czasie lotu balonem we wrześniu 1958 r.

Oleg MATWIEJEW i Jan TAŁDYKIN. Radzieccy piloci - instruktorzy 1-go Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", wychowawcy pilotów naszego ludowego lotnictwa. Zginęli w walce o wolność Polski w 1945 r.

1 Pułk „WARSZAWA". Najstarsza jednostka ludowego lotnictwa polskiego.

DYWIZJON 303 — wsławiony zwycięskimi bitwami nad terytorium Wielkiej Brytanii w czasie ostatniej wojny.

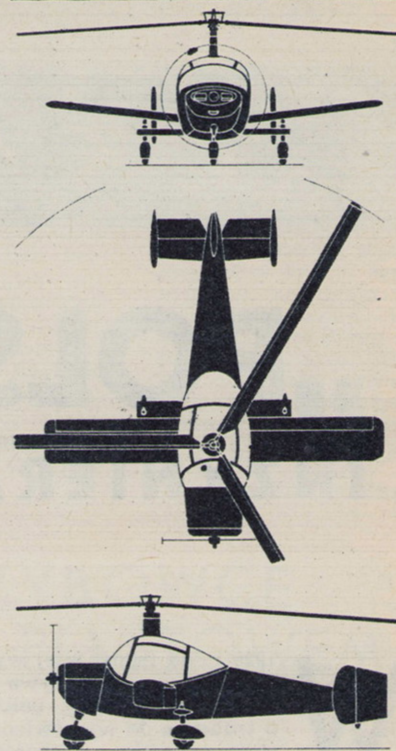
B.Z.

KĄCIK FILATELISTYCZNY

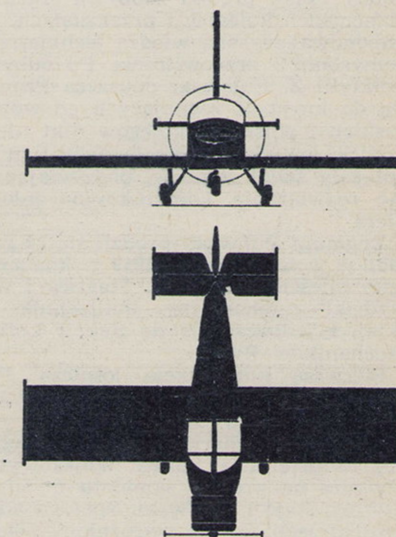
40-lecie istnienia poczty lotniczej w Kolumbii uczczono wydaniem dwóch specjalnych znaczków. Pierwsza wartość 35 c. przedstawia wodnosamolot oraz nowoczesny samolot. Na znaczku umieszczono także reprodukcję znaczka z 1919 r. z przedrukiem „1er Servicio Postal Aero 6-18-19". Znaczków tych wydano tylko 200 sztuk. Druga wartość 60 c. przedstawia ten sam motyw tylko bez reprodukcji znaczka z 1919 r., natomiast umieszczono napis „1919-Avianca — 1959-Primea en las Americas".

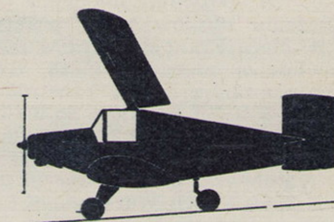


DOKOŃCZENIE ZE STR. 9

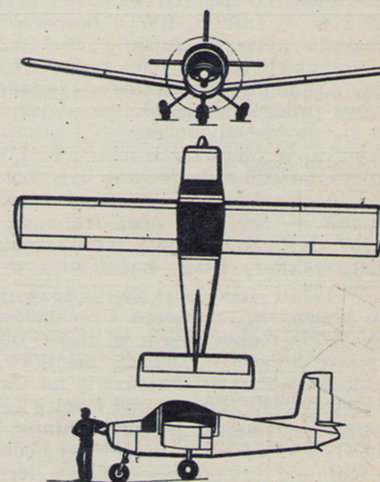


HELICOP-AIR L-50

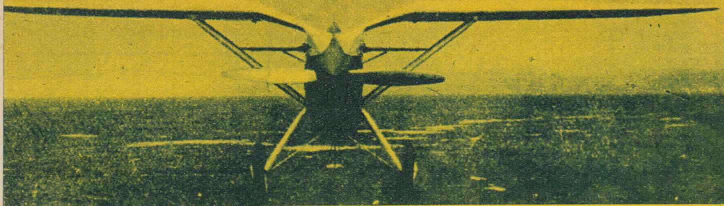




LEMAIRE ARL-29



MORANE-SAULNIER MS-880



Z LEWEJ: PZL-P1 pierwszy myśliwiec konstrukcji inż. Zygmunta Puławskiego z charakterystycznym załamaniem płata. Rozpiętość — 10,85, długość — 6,97 m, ciężar w locie — 1 568 kG, prędkość max. — 302 km/h, pułap — 8 600 m. Osiągi wówczas rewelacyjne!

„POLSKI PŁAT" INŻYNIERA PUŁAWSKIEGO

RYSZARD KACZKOWSKI

W 1925 r. do francuskiej wytwórni samolotów Breguet przybywa na praktykę nieznany młody polski inżynier o trudnym do wymówienia słowiańskim nazwisku — Zygmunt Puławski. Podczas pobytu u Breguet'a młody Polak prędko zdobywa szacunek swoich francuskich kolegów i przełożonych, którym zaimponował wysoką wiedzą techniczną, śmiałymi pomysłami i pracowitością. Po odbyciu rocznej praktyki Z. Puławski opuszcza Francję, udając się do kraju. Z żegnających go wówczas francuskich i polskich kolegów nikt nie przypuszczał, że już wkrótce o człowieku tym będzie mówił cały świat lotniczy, podziwiając i naśladując rozwiązania konstrukcyjne młodego inżyniera.

Zygmunt Puławski urodził się 24 października 1901 r. w Lublinie. W 1919 r. kończy w rodzinnym mieście szkołę im. Staszica i wstępuje na wydział mechaniczny Politechniki Warszawskiej, i jednocześnie do Sekcji Lotniczej Koła Mechaników PW.

Pierwszą konstrukcją lotniczą Puławskiego był szybowiec, który brał udział w I Zawodach szybowcowych w Gdyni.

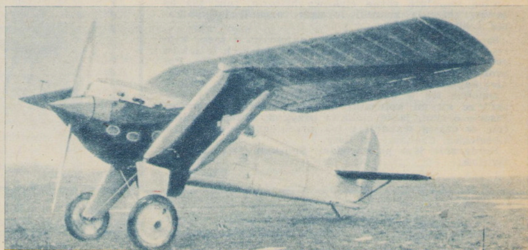
W 1924 r. Departament IV Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych ogłasza konkurs na projekt samolotu myśliwskiego, do którego staje i Puławski. Spośród wielu innych, projekt jego zostaje wyróżniony i zdobywa nagrodę, co pozwala młodemu inżynierowi po ukończeniu studiów odbyć praktykę zagraniczną. Wybiera Francję, która w owym czasie była światową potęgą lotniczą, dyktującą drogę rozwoju lotniczej myśli konstrukcyjnej. Po powrocie z Francji wstępuje do wojska, gdzie kończy Szkołę Podchorążych Rezerwy Lotnictwa i Szkołę Pilotów w Bydgoszczy. Pod koniec 1928 r. Puławski przystępuje do pracy w ówczesnych Centralnych Warsztatach Lotniczych, które w tymże roku przekształcono w przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą Państwowe Zakłady Lotnicze (PZL).

Polski przemysł lotniczy tego okresu mimo produkcji rodzimych konstrukcji samolotów sportowych i pasażerskich (PWS, Plage i Laśkiewicz — Lublin, RWD) bazował przy projektowaniu maszyn wojskowych przeważnie na adaptacjach niektórych typów cywilnych na tzw. „samoloty łącznikowe i zwiadowcze". Właściwa produkcja samolotów wojskowych opierała się na obcych licencjach i zakupie sprzętu za granicą. W pierwszych latach po I Wojnie Światowej do 1928 r. budowane były kolejno: włoskie myśliwce Ansaldo A-300 i „Balilla" (silnik Spa6A — 220 KM) oraz francuskie Potez XV, XXV, XXVII. Budowę tych samolotów prowadziły zakłady Plage-Laśkiewicz w Lublinie.

W 1928 r. następuje zwrot rozwojowy polskiego przemysłu lotniczego. Czechosłowackie zakłady Skoda rozpoczynają w 1926 r. budowę pierwszej w Polsce Wytwórni Silników Lotniczych, zlokalizowanej w Warszawie na Okęciu. W niedługim czasie, bo już pod koniec 1928 r. „Polska Skoda" wypuszcza pierwsze silniki lotnicze Skoda G-594 budowane z czeskiej licencji i przygotowuje się do podjęcia budowy licencyjnej francuskiego Lorraine-Dietrich 450 KM.

Polski przemysł lotniczy zdobywa więc bazę silnikową, ograniczając częściowo import silników z zagranicy.

W tym to okresie inż. Puławski rozpoczyna pracę na stanowisku głównego konstruktora w PZL. W rekordowo krótkim czasie zespół inż. Puławskiego opracowuje projekt samolotu myśliwskiego oznaczonego P-1, który natychmiast zatwierdzono do produkcji. Mimo pewnych cech i wpływów szkoły francuskiej, myśliwiec P-1 stanowił nowy i niespotykany dotąd układ konstrukcyjny, wyłamujący się z utartych pojęć i założeń budowy samolotów myśliwskich, narzuconych przez Francję i Anglię. Śmiała koncepcja układu grzbietopłata, zastosowana po raz pierwszy w świecie przez Puławskiego, odbiegała całkowicie od ogólnie wówczas przyjętych zasad — dwupłata. Charakterystyczną cechą płata Puławskiego było załamanie go w miejscu łączenia z kadłubem, co zapewniało dobrą widoczność do przodu — ponad kadłubem i z boków pod skrzydłami. Skrzydła posiadały profil zmienny, gruby w miejscu łączenia zastrzałów i stopniowo ścieniany ku kadłubowi. Dla obniżenia oporu konstruktor zdecydował się zastosować dwuwypukły profil BM-37 IIa inż. R. Bartla. Profil ten posiadał przy kadłubie grubość 6,5%, w miejscu podparcia zastrzałów 16%, a na końcach skrzydeł 8%. Żeberka wykonane z duralowych kątowników łączone były z dźwigarami i pokryciem pracującym nitami. Dźwigary o dwuteowym przekroju stanowiły konstrukcję wykonaną z blachy duralowej i kątowników. Pokrycie skrzydeł nitowane nitami typu „Daude".



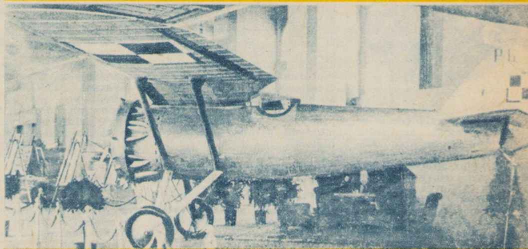
PZL-P1A drugi prototyp myśliwca P-1, który był poddany wszechstronnym próbom w locie.

Na pokrycie zastosowano drobnożłobkowaną blachę duralową typu „Vibault" (zakupiony patent francuski), która odznaczała się dużą sztywnością. Skrzydła wsparto parą zastrzałów z rur duralowych o kroplowym przekroju. Lotki szczelinowe, metalowe, kryte płótnem. Napęd lotek sztywny. Kadłub całkowicie metalowy wykonany z dwóch części kratownicowych łączonych czterema sworzniami, został starannie oprofilowany duralowym pokryciem. Usterzenie całkowicie metalowe, dwudźwigarowe, stery kryte płótnem. Statecznik poziomy był podparty zastrzałem. Kabinę pilota wyposażoną w przyrządy pilotażowo-nawigacyjne osłonięto od przodu wiatrochronem z plexi. Podwozie stałe typu PZL, specjalnie zaprojektowane. Goleń oprofilowana, amortyzacja olejowo-powietrzna systemu PZL.

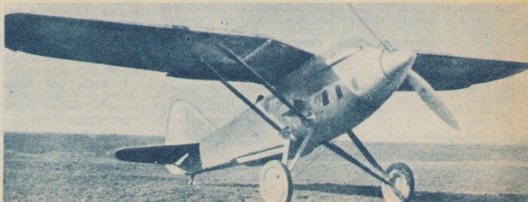
Przy doborze silnika inż. Puławski zdecydował się zastosować francuski silnik szeregowy Hispano-Suiza w układzie „V" chłodzony cieczą, o mocy startowej 600 KM. Ponadto przewidziano zabudowę dwóch karabinów maszynowych Vickers strzelających przez płaszczyznę obrotu śmigła.

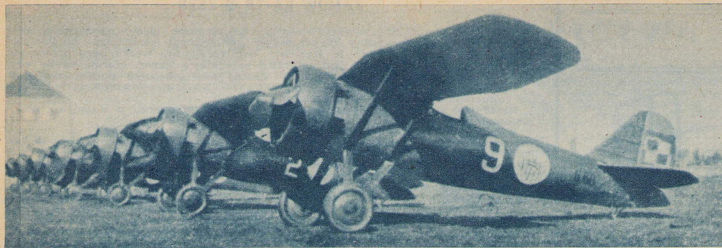
We wrześniu 1929 r. oblatano pierwszy prototyp P-1, a wkrótce drugi, różniący się metalowym śmigłem i nieco innym rozmieszczeniem chłodnicy oleju. Konstrukcja spełniła założenia wykazując bardzo dobrą zwrotność, stateczność i prędkość. Przy ciężarze 1 566 kG myśliwiec P-1 osiągał pułap — 8 600 m i prędkość max. — 302 km/h. Czas wznoszenia na 5 000 m wynosił — 9 min.

Inż. Puławski osiągnął to, co wielu innych konstruktorów zdobywa latami pracy, to jest narzucił swoisty styl konstrukcji, która przyniosła mu sławę. W 1930 r. w Bukareszcie zorganizowany zostaje międzynarodowy konkurs na najlepszy prototyp samolotu myśliwskiego, do którego Polska zgłasza PZL-P1. Zdecydowano wysłać drugi prototyp, na którym poczyniono pewne zmiany. Mając w Bukareszcie takich rywali, jak angielski Bristol „Buldog" i francuski Devoitine, polski P-1 pilotowany przez płk Kossowskiego odnosi pełne zwycięstwo, we wszystkich konkurencjach, zajmując pierwsze miejsce. Niespotykany układ samolotu oraz jego osiągi odbijają się szerokim echem w całym świecie lotniczym, budząc sensację i zamieszanie w pojęciach wielu konserwatywnych konstruktorów.

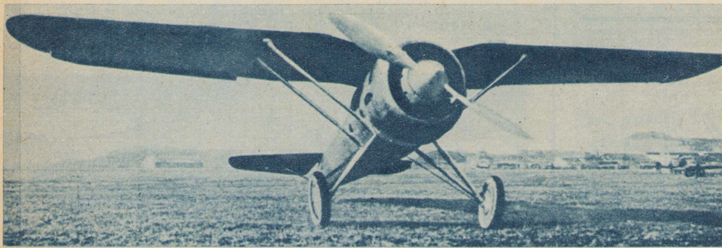


WYŻEJ: PZL-P6 wersja rozwojowa P-1A z silnikiem gwiazdowym o mocy 495 KM. NIŻEJ: PZL-P8, nowsza wersja doświadczalna P-1A

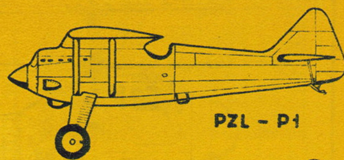


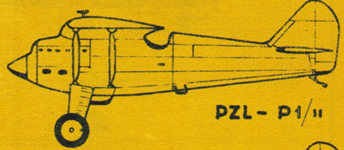


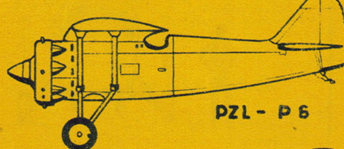
Myśliwce PZL-P7A, typu który jako pierwszy z rodziny „P" wszedł do produkcji seryjnej.

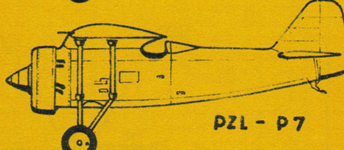


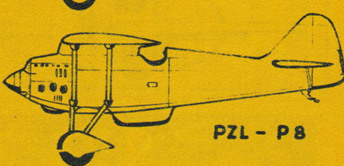
PZL-P11C wersja rozwojowa P-11A. Samolot ten, budowany seryjnie, stanowił podstawowy sprzęt polskiego lotnictwa myśliwskiego do 1939 r. Budowany również z licencji w Rumunii pod oznaczeniem IAR-P11B.











Osiągnąwszy bardzo dobre wyniki i zebrawszy dane z prób, inż. Puławski decyduje się: **nie wprowadzać** P-1 do produkcji seryjnej, pozostawiając prototypy do dalszych badań, uważając, że pierwsza konstrukcja mimo dobrych osiągów nie jest „czysta", posiada wiele braków naprędce uzupełnianych w czasie budowy prototypu. Puławski był jednym z tych konstruktorów, którzy drogą ewolucji osiągali wysoką klasę konstrukcji. Projekt oznaczony P-6 był ewolucyjnym typem P-1 z wyeliminowaniem wszystkich tych zespołów, które z punktu widzenia konstruktora były wadliwe. Myśliwiec P-6 projektowano z myślą zastosowania silnika o układzie gwiazdowym. Czynnikiem, który przemawiał za tym układem był przede wszystkim jego mniejszy ciężar w stosunku do szeregowego, zapewnienie pilotowi lepszej widoczności z kabiny, mniejsze zużycie paliwa i łatwiejsza obsługa. Poza tym eliminowano całkowicie instalację i zbiornik cieczy chłodzącej oraz część instalacji olejowej wraz z chłodnicą oleju. Wadą silnika gwiazdowego była jego duża powierzchnia czołowa, stwarzająca opory i duża średnica, która zmuszała konstruktora do budowy kadłuba o zmiennym przekroju. Za układem gwiazdowym przemawiała ponadto możliwość krajowego zaopatrzenia się w te silniki produkowane przez Polskie Zakłady „Skoda", które po próbnym rozruchu budowanych z licencji czeskich G-594 i francuskich Lorraine podjęły budowę polskiego silnika „Czarny Piotruś" GR-760 (mimo niskiej mocy, silnik ten zapowiadał się w przyszłości bardzo dobrze) i angielskich licencyjnych Wright i Bristol. Szczególnie Bristol „Jupiter" w poszczególnych wersjach C, F, FH brany był pod uwagę przez Puławskiego. Konstruktor nie zarzucił jednak prób i badań nad układem z silnikiem szeregowym.

Jednocześnie z budową P-6 przeprowadzono adaptację P-1 poprawiając aerodynamikę kadłuba i dobudowując płat o mniejszym wydłużeniu. Ponadto przeprojektowano instalację olejową, szczególną uwagę zwracając na zmniejszenie oporów czołowych i ciężaru chłodnicy oleju.

Zmodyfikowany P-1 otrzymał robocze oznaczenie P-8, a w lotach badany był z francuskim silnikiem Hispano-Suiza i Lorraine „Petrel" 500 KM. Twórczy umysł inż. Puławskiego szuka jednak nowych dróg i poza pracą nad ewolucją swoich „Pe", które były oczkiem w głowie całej załogi PZL, młody konstruktor projektuje turystyczną „latającą łódź", która już w końcu lutego 1931 r. opuszcza warsztat.

Dnia 21 marca 1931 r. na skutek wadliwego działania napędów usterzenia, w chwilę po starcie, amfibia pilotowana przez inż. Puławskiego runęła na ziemię grzebiąc w swoich szczątkach konstruktora.

Tragiczna śmierć inż. Puławskiego nie przerywa jednak prac nad rozpoczętym przez niego dziełem stworzenia polskiego typu samolotu myśliwskiego. W sierpniu tegoż jeszcze roku (1931) oblatany zostaje P-6, który jak i jego poprzednicy odznaczał się bardzo dobrymi własnościami pilotażowymi, osiągami i uzbrojeniem. Zasadniczą cechą odróżniającą P-6 od poprzednich konstrukcji było zastosowanie silnika w układzie gwiazdy, skorupowa budowa tylnej części kadłuba i przeprojektowanie grupy cylindrowej amortyzatorów olejowo-powietrznych podwozia, umieszczonych w przedniej ramie kratownicy kadłuba.

W związku z zabudową nowego silnika, kadłub otrzymał owalny przekrój. Napęd myśliwca P-6 stanowił 9-cylindrowy silnik chłodzony powietrzem Bristol „Jupiter" VI FH o mocy 500 KM oraz dwułopatowe śmigło metalowe typu „Letov". Całość osłonięto pierścieniem Townenda. Próby w locie wykazały cały szereg usterek, z których najpoważniejsze — przegrzewanie i przechładzanie się silnika — zapoczątkowały badania kilku rozwiązań deflektorów. Zbudowano w tym okresie kilka egzemplarzy P-6, które różniły się przede wszystkim osłonami silnika, wylotami rur wydechowych i deflektorami, co świadczy o żmudnej pracy konstruktorów nad znalezieniem najkorzystniejszego układu chłodzenia. Tuż przed swoją śmiercią inż. Puławski opracowuje następne założenia dla nowej wersji myśliwca P-7. Prace nad tym samolotem podjął jednak już kto inny. Tymczasem P-6 święci triumfy. Wystawiony na Lotniczym Salonie Paryskim, wzbudza sensację wśród zagranicznych konstruktorów, bijąc konstrukcje francuskie, niemieckie i angielskie. Orzeczeniem wojskowych specjalistów lotniczych tych państw P-6 był najnowocześniejszym myśliwcem, spełniającym założenia przewidziane dla tej klasy samolotu, a charakterystyczny i niespotykany układ skrzydeł nazwany został przez Francuzów „polskim płatem".

DROGA DO SŁAWY

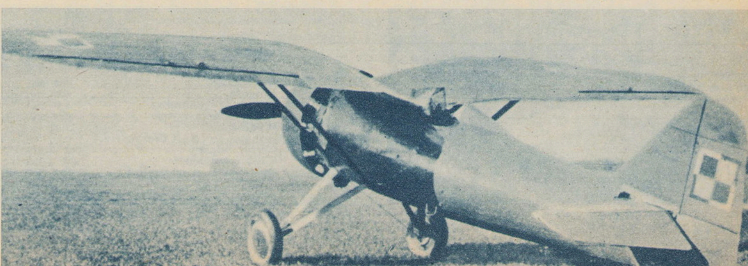
Po śmierci inż. Puławskiego kierownictwo biura konstrukcyjnego PZL obejmuje inż. W. J. Jakimiuk, który podejmuje linię rozwojową myśliwca „P". Niebawem, prototyp opracowany jeszcze przez inż. Puławskiego P-7 opuszcza warsztat i po szeregu krótkotrwałych prób, jako pierwszy z „P" wchodzi do produkcji seryjnej. Zamówienie opiewające początkowo na dostawę dla wojska 30 samolotów P-7 podniesione zostało do 100 sztuk z terminami odbioru narzuconymi przez Ministerstwo Spraw Wojskowych.

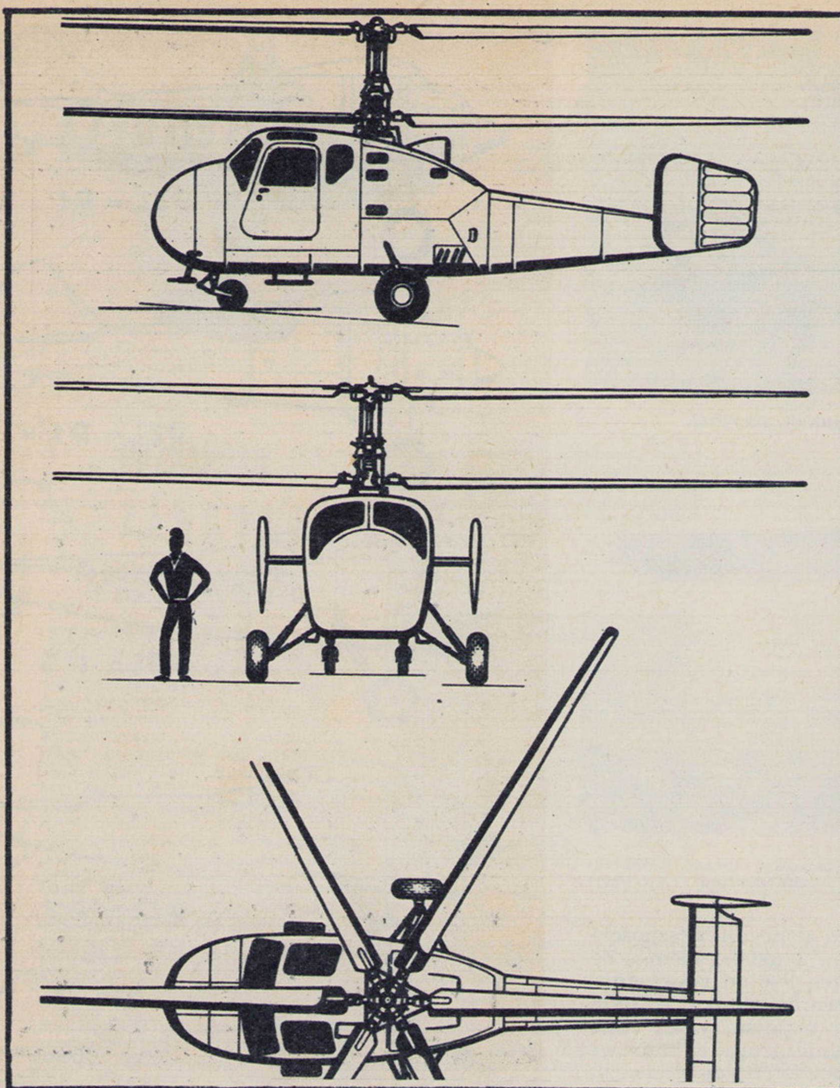
Seryjny myśliwiec PZL-P7 napędzany był silnikiem gwiazdowym Bristol „Jupiter" VIIF o mocy 485 KM produkcji krajowej. Ponadto wyposażenie nawigacyjne i agregaty pomocnicze w 90% dostarczone były przez wytwórnie krajowe. Firmami kooperującymi z PZL były: Polskie Zakłady Optyczne, dostarczające aparaturę fotograficzną i celowniki oraz: „Mikołajewski" — elektrosprzęt, „Era" — prądnice, „Wawrzyniak" — świece lotnicze, „Motolux" — gaźniki i synchronizatory, „Gerlach" — przyrządy pokładowe, „Szomański" — śmigła.

Podstawą głównego zapotrzebowania PZL w materiały niezbędne do produkcji samolotów była jednak Huta „Batory" i Dziedzice, które całkowicie pokrywały zapotrzebowanie wytwórni Okęcie w blachy duralowe, kształtowniki, odkuwki i odlewy. W późniejszym już czasie, sprowadzane z zagranicy uzbrojenie zastąpiono też produkcją krajową. Okres rozruchu seryjnej budowy P-7 jest dalszym, twórczym wysiłkiem biura konstrukcyjnego.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Myśliwiec PZL-P11A, wersja rozwojowa P-7A, zbudowany w ilości 50 maszyn.





KAMOW KA-18 ● ZSRR

KILKA lat temu „Skrzydlata Polska", jako pierwsze pismo na świecie, zamieściła reportaż własny o prototypie radzieckiego śmigłowca uniwersalnego Ka-15, konstrukcji inż. N. Kamowa. Dziś rozwojowa wersja tego prototypu, oznaczona Ka-18, budowana jest w ZSRR seryjnie, a nawet oferowana na eksport. Ka-18 używany jest szeroko w ZSRR jako taksówka powietrzna, jako śmigłowiec sanitarny, pocztowy, łącznikowy. Znajduje również zastosowanie w rolnictwie i ratownictwie morskim.

Ka-18 jest śmigłowcem jednosilnikowym, dwuwirnikowym, o układzie współosiowym. Konstrukcja mieszana.

Wirniki nośne, trójłopatowe, mają przeciwne kierunki obrotów, co pozwala na zrównoważenie momentu oporowego bez sterowania śmigłem ogonowym. Łopaty wirników drewniane, o obrysie trapezowym, zawieszone przegubowo. Wał górnego wirnika przechodzi przez wydrążony wał wirnika dolnego. Tarcza sterująca umieszczona jest pomiędzy wirnikami.

Kadłub śmigłowca składa się z dwóch zasadniczych części: przedniej — mieszczącej kabinę i zespół napędowy oraz tylnej — służącej jako wspornik usterzenia. Część przednia kadłuba jest konstrukcji kratownicowej, stalowej. Pokrycie wykonane z blachy duralowej. Kabina czteroosobowa, bogato oszklona, wyposażona w urządzenia nawigacyjne i radio. Dostęp przez boczne drzwi. Tylna część kadłuba jest konstrukcji skorupowej.

Usterzenie składa się z prostokątnego usterzenia wysokości i podwójnego usterzenia kierunku w postaci płyt osadzonych na końcu statecznika poziomego; stery kryte płótnem.

Podwozie czterokołowe. Podwozie główne trójgoleniowe, z kołami dużych wymiarów umieszczonymi za środkiem ciężkości. Koła przednie, mniejsze, na goleniach wolnonośnych. Pod tylną częścią kadłuba umieszczony jest zderzak ogonowy.

Silnik 7-cylindrowy, gwiazdowy, typu AI-14B o mocy 225—275 KM zabudowany za kabiną, w pozycji normalnej, tzn. z poziomym wałem. (JS)



DANE TECHNICZNE:

Wymiary:			Ciężary:		
			Brak danych		
			Osiągi:		
Średnica wirnika	—	10,00 m	Prędk. przelotowa	— 130	km/h
Długość	—	7,00 m	Zasięg	— 450	km
Wysokość	—	3,40 m	Zasięg max. (z dod. zbiornikami)	— 750	km
Rozpiętość usterzenia	—	2,54 m			

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

FS-24 „PHÖNIX" ● NRF

REWELACJĄ tegorocznych Szybowcowych Mistrzostw Świata w Kolonii miał być szybowiec „Phönix" zaprojektowany przez lotniczą organizację studentów politechniki w Stuttgarcie (Akaflieg) i budowany przez wytwórnię Bölkow-Entwicklungen. Dziewiąte miejsce pilota Haase nie spełniło pokładanych nadziei, jednak szybowiec zasługuje na uwagę ze względu na ciekawą konstrukcję.

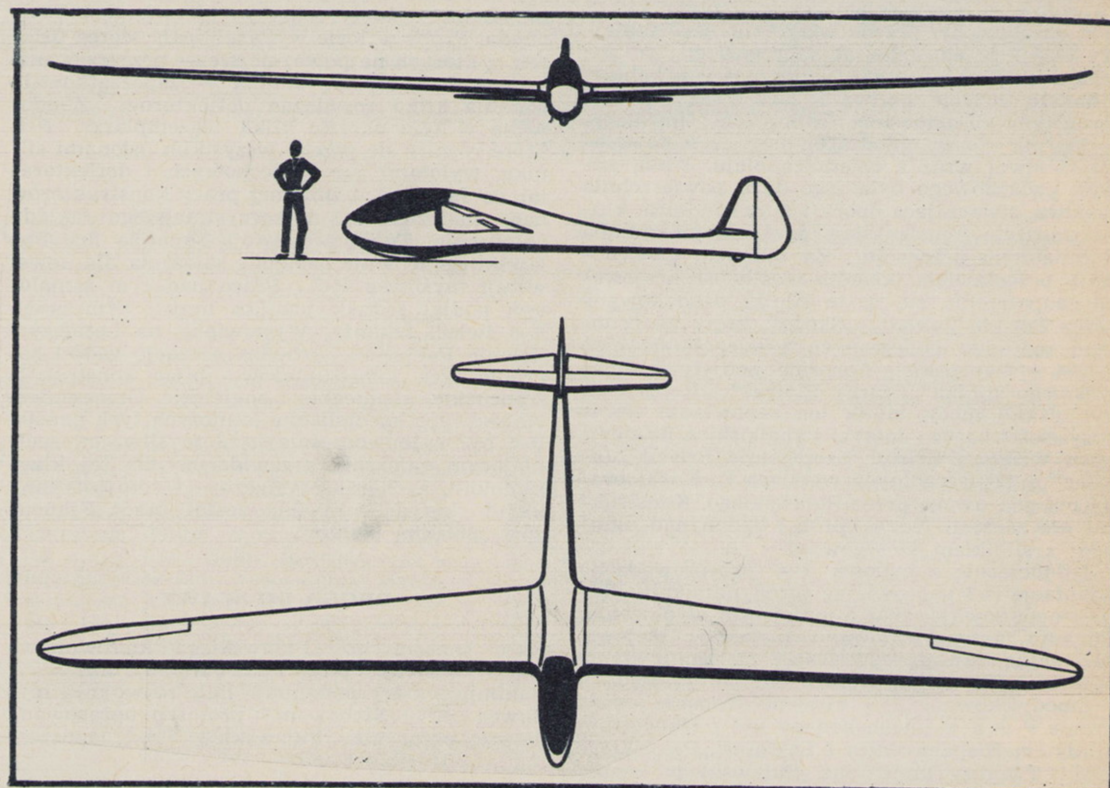
„Phönix" jest jednomiejscowym, wolnonośnym średniopłatem. Konstrukcję nośną wykonano w postaci skorupy przekładkowej, złożonej z warstwy balsy obłożonej z dwóch stron laminatem z tkaniny szklanej i żywicy poliestrowej wymieszanej z barwnikiem. Konstrukcja taka jest lekka i niezwykle sztywna, co umożliwia uzyskanie dokładnego kształtu przy równoczesnej wysokiej jakości powierzchni.

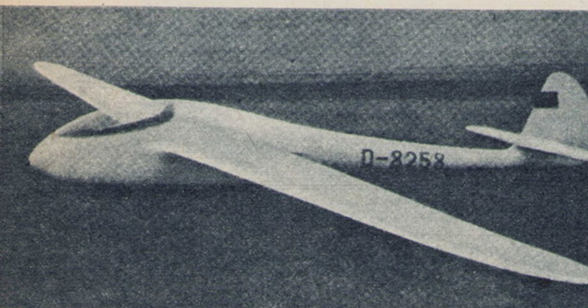
Płat składa się z dwóch połówek łączonych w kadłubie. Profil laminarny EC-86(-3)-914. Lotki normalne. Klapy na dolnej części skrzydeł w 80% głębokości.

Kadłub również skorupowy odznacza się niezwykle płynnymi i miękkimi liniami i znacznym zwężeniem tylnej części. Osłona kabiny wykonana z jednego arkusza plexi, wtopiona w obrys kadłuba.

Usterzenie poziome o dużym wydłużeniu, umieszczone nieco nad kadłubem lub na szczycie statecznika pionowego (wersja seryjna).

Podwozie składa się z amortyzowanej płozy przedniej i zderzaka ogonowego. (JS)





DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	—	16,0 m	Doskonałość max.	— 40	(32)
Długość	—	6,84 m			
Wysokość (kadłuba)	—	0,9 m	— przy prędkości	— 78	(100) km/h
Powierzchnia nośna	—	14,36 m²			
Wydłużenie	—	17,83	Min. prędkość opad.	—	0,48 m/sek.
Ciężary:					
Ciężar własny	—	164 kG	— przy prędkości	— 66	km/h
Ciężar w locie	—	264 kG			
Obciążenie powierzchni	—	18,5 kG/m²	Prędkość min.	— 47	km/h

Samolot turystyczny S-2

SAMOLOT S-2 opracowany przez studenta Akademii Górniczej w Krakowie, Józefa Sido, był drugim typem samolotu turystycznego jego konstrukcji zbudowanym dla Aeroklubu Krakowskiego. Jednopłat ten różnił się od swego poprzednika, który nosił oznaczenie S-1, niemal wyłącznie silnikiem. Zastosowano silnik polski, „Avia" WZ-7, 7-cylindrowy, gwiazdowy, o mocy 80 KM. Silnik ten, konstrukcji inż. Władysława Zalewskiego, zbudowany został na ogłoszony przez Departament Aeronautyki MSWojsk. w dniu 1929 r. konkurs na silnik lotniczy o mocy 80 KM.

Samolot S-2 był górnopłatem zastrzałowym mieszanej konstrukcji. Płat drewniany, dwudźwigarowy, o obrysie trapezowym i o zmiennym profilu. W płacie zastosowano profil 74 St.A.E. oraz Göttingen 398. Baldachim płata tworzył zbiornik paliwa wykonany z blachy duralowej. Płat wsparty był z każdej strony zastrzałami „V".

Kadłub wykonany był ze spawanych rur stalowych o średnicy 22 i 20 mm. Cały kadłub, oprócz górnej sklepionej powierzchni krytej sklejką, pokryty był płótnem. Dla ułatwienia wsiadania do przedniej kabiny znajdowały się tam z jednej strony drzwiczki.

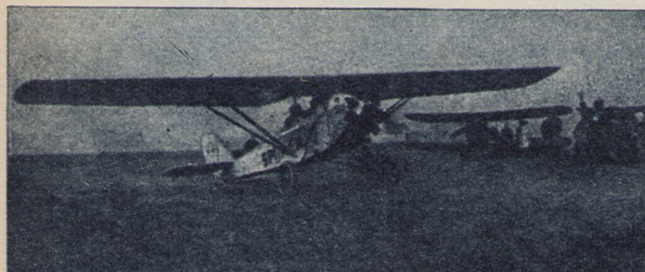
Podwozie, o szerokim rozstawieniu kół, zaopatrzone było w amortyzację gumową, umieszczoną w głównych goleniach zewnętrznych. Płoza ogonowa posiadała również amortyzator gumowy.

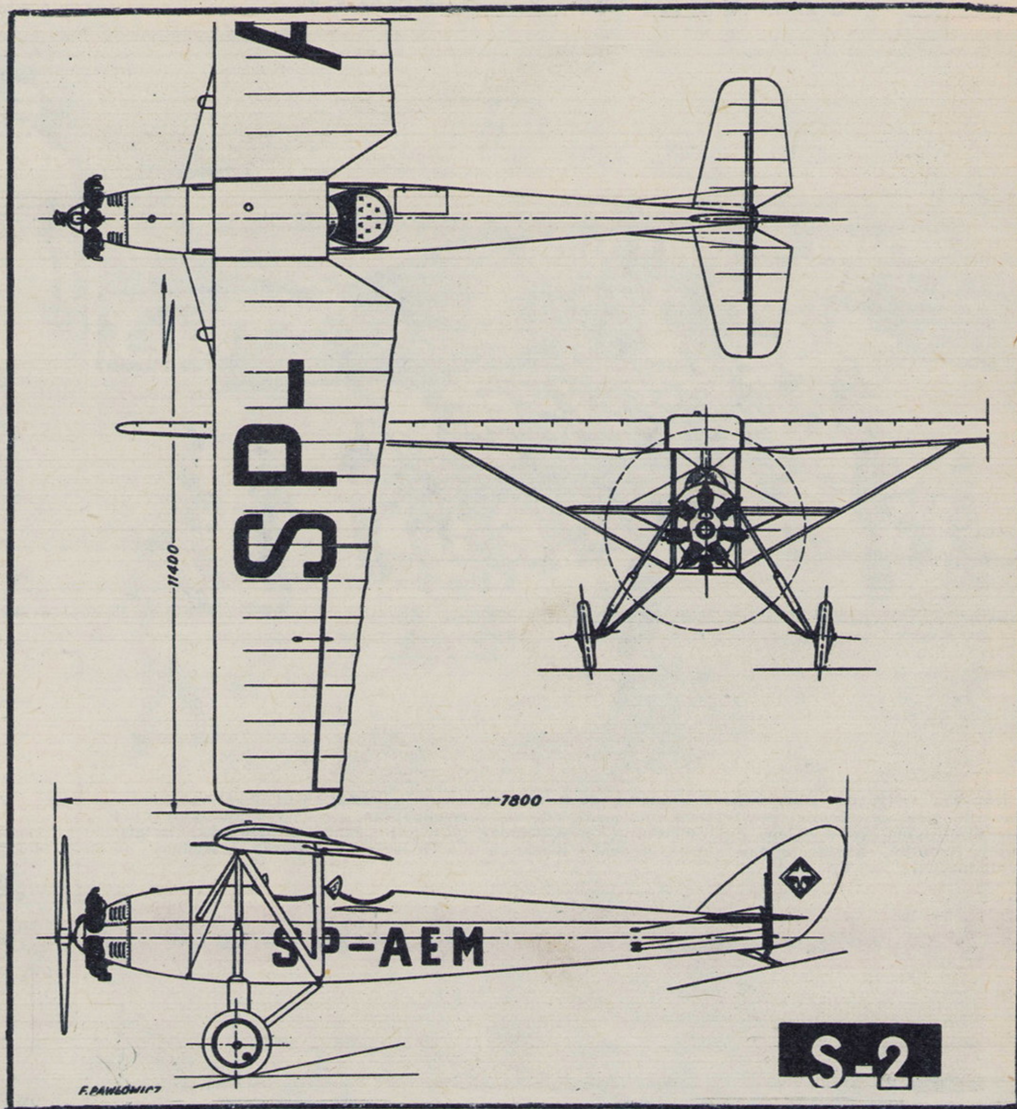
Samolot S-2 został zbudowany w ilości 3 egzemplarzy. Samoloty te brały udział w szeregu krajowych zawodów, jednak szczególnej roli w nich nie odegrały.

FELIKS PAWŁOWICZ

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	11,40	m
Długość	—	7,80	m
Powierzchnia nośna	—	17,00	m²
Ciężar własny	—	420	kG
Ciężar w locie	—	650	kG
Prędkość max.	—	170	km/h
Prędkość przelotowa	—	140	km/h
Prędkość min.	—	60	km/h
Pułap praktyczny	—	4 500	m





DOKOŃCZENIE ZE STR. 10

rów, odrywają się z niego wielkie płaty poszycia! 30 tys. stóp. Pilot postanawia: nie, nie będzie katapultował. 1400 g heksonu, który wybuchnie w momencie oderwania się fotela, może zniszczyć nie tylko maszynę ale i zabić człowieka. Zresztą samolot już teraz jest prawie zniszczony, tak jak tego chciał dowódca.

Na 14 tys. stóp udaje się lotnikowi wydostać z ciasnej kabiny. Chwilę później z trzaskiem rozpościera się nad nim spadochron. Jest uratowany!

POD SWIERDŁOWSKIEM. GODZ. 11.00.

Przez płynące z głośnika dźwięki transmisji z Moskwy przebija wibrujący odgłos przypominający warkot odrzutowca. Potem słychać wybuch. Asabin wyskakuje z izby, gramoli się po drabinie na strych. W odległości kilku zaledwie kilometrów widać słup pyłu, a bliżej... Ależ tak, to jest spadochron! Trzeba pomóc lotnikowi! Pewnie była gdzieś parada powietrzna" — przemyka przez głowę Asabinowi. Wybiega z domu.

Na sąsiednim polu opadający na spadochronie lotnik właśnie ląduje. Silny wiatr wlecze go jeszcze po polu. Asabin podbiega, przytrzymuje linki spadochronu, pomaga zgasić czaszę. Lotnik staje powoli na nogi. „Wygląda jak Marsjanin — z tym białym hełmem i niesamowitym trochę kombinezonem" — myśli Asabin.

Tymczasem przybywa sąsiad, robotnik Czeremisin, potem nadjeżdża osobówką szofer Czużakin ze swym przyjacielem Surinem. Pomagają lotnikowi zdjąć hełm, zapytują czy nie jest ranny. Ten, milcząc, daje głową znak przeczenia i... mówi coś w obcym języku. Rosjanie patrzą zdziwieni na siebie: tu jest coś nie w porządku! Obcy ma przy pasie duży pistolet i nóż fiński. Odbierają mu to, odpinają spadochron. Asabin i Czeremisin biorą go pod ręce — tak na wszelki wypadek, bo lotnik nie stawia oporu, jest jakby oszołomiony — prowadzą do samochodu. Odebrane przedmioty lokują w bagażniku.

Gdy wóz podjeżdża do wsi, lotnik pokazuje na migi, że chciałby się czegoś napić. Zatrzymują się przed jedną z zagród, przynoszą mu kubek zimnej wody. Obcy pije chciwie. Wiozą go dalej, do siedziby rady wiejskiej. Surin telefonuje do wydziału spraw wewnętrznych w Swierdłowsku. Nie mija 15 minut, a zjawia się radiowóz.

SWIERDŁOWSK. GODZINA 11.30.

W gabinecie szefa komórki kontrwywiadu, gdzie jest już i tłumacz, lotnik wskazuje na swoją głowę; szok już minął, czuje teraz ból od uderzenia. Za chwilę zjawia się człowiek w białym kitlu, przystępuje do badania.

Oficer łączy się tymczasem z Moskwą:

— Towarzyszu wiceministrze, pozwólcie zameldować — wszystko w porządku. Mamy ptaszka nietkniętego!

— ....

— Tak, tego żywego oczywiście. Metalowego zbierają na przestrzeni 20 kilometrów kwadratowych. To trochę potrwa. Tak, zaczynamy od razu, na gorąco.

Radziecki oficer nie wie, że w tym momencie w mózgu lotnika krystalizuje się decyzja: Ci Rosajnie nie są tacy źli; ani cywilni, ani wojskowi. Nic z tego barbarzyństwa, jakie sobie wyobrażał. Nie, nie użyje otrzymanej od pułkownika Sheltona szpilki!

Pada pierwsze pytanie:

— Kak wasza familia?

— What's your name?

— Powers, Francis Harry Powers — pada odpowiedź I would speak! Będę zeznawał-

★

Tak to nieznany przedtem nikomu amerykański pilot z „eskadry meteorologicznej" stał się w ciągu 5 godzin najbardziej znanym człowiekiem na globie, ba, nawet pewnego rodzaju symbolem. Symbolem polityki „balansowania na krawędzi wojny", polityki prowokacji i szpiegostwa, od której odżegnali się nawet sprzymierzeńcy USA. Szpiegowski lot samolotu U-2 wywołał falę oburzenia i spowodował obniżenie prestiżu Stanów Zjednoczonych na całym świecie.

„Wiem, że mój lot stał się przyczyną zerwania konferencji na szczycie i bardzo tego żałuję" — oświadczył w toku procesu Powers. I wydaje się, że właśnie w tym aspekcie jego lotu, w podważaniu zaufania między narodami, w nawrocie do okresu „zimnej wojny", leży największa szkoda i zło czynu jakiego dopuścił się Francis Harry Powers — lotnik, który stał się szpiegiem.



WYDAJĄ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa" w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia spoza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 8.IX.1960 R. Zam. 5879/C C-40

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

SZWEDZI W KATANDZE



Decyzją ONZ do Elisebethville, głównego miasta prowincji kongijskiej Katanga, skierowane zostały drogą powietrzną oddziały wojska szwedzkiego, w celu zapobieżenia ewentualnym zamieszkom. Jak wiadomo, w Katandze powstał „rząd" marionetki belgijskiej Czombe, który ogłosił „niezależność" Katangi. Na zdjęciu: Żołnierze szwedzcy po wylądowaniu w Elisabethville.

Na ratunek rybkom



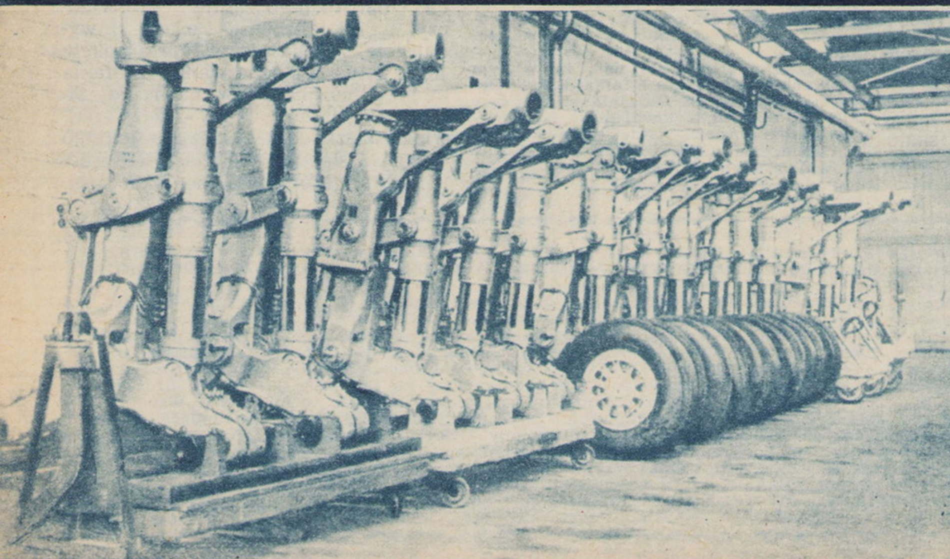
W Anglii przeprowadzane są próby rozpylania z samolotu specjalnej substancji, która absorbuje tworzącą się na powierzchni stawów i rzek powłokę tłuszczów, utrudniającym normalną wegetację ryb i roślin. Powłoka tłuszczu, zmieszana z substancją rozpyloną z samolotu, osiada na dnie.

Mi-1 zrasza warzywa



W ZSRR śmigłowce szeroko używane są do prac w gospodarce warzywniczej. Na zdjęciu: Śmigłowiec Mi-1 zrasza pola kapusty przy użyciu specjalnie skonstruowanych rozpylaczy po obu stronach kadłuba. Zbiorniki płynu owadobójczego — widoczne są wyraźnie przy kadłubie.

GOTOWE DO MONTAŻU



Niby jakieś niesamowite stwory „nie z tej Ziemi" wyglądają podwozia do znanych francuskich odrzutowców pasażerskich „Caravelle", wyprodukowane w zakładach Hispano-Suiza i oczekujące na transport do hal montażowych.

„NAZIEMNE STEWARDESSY"



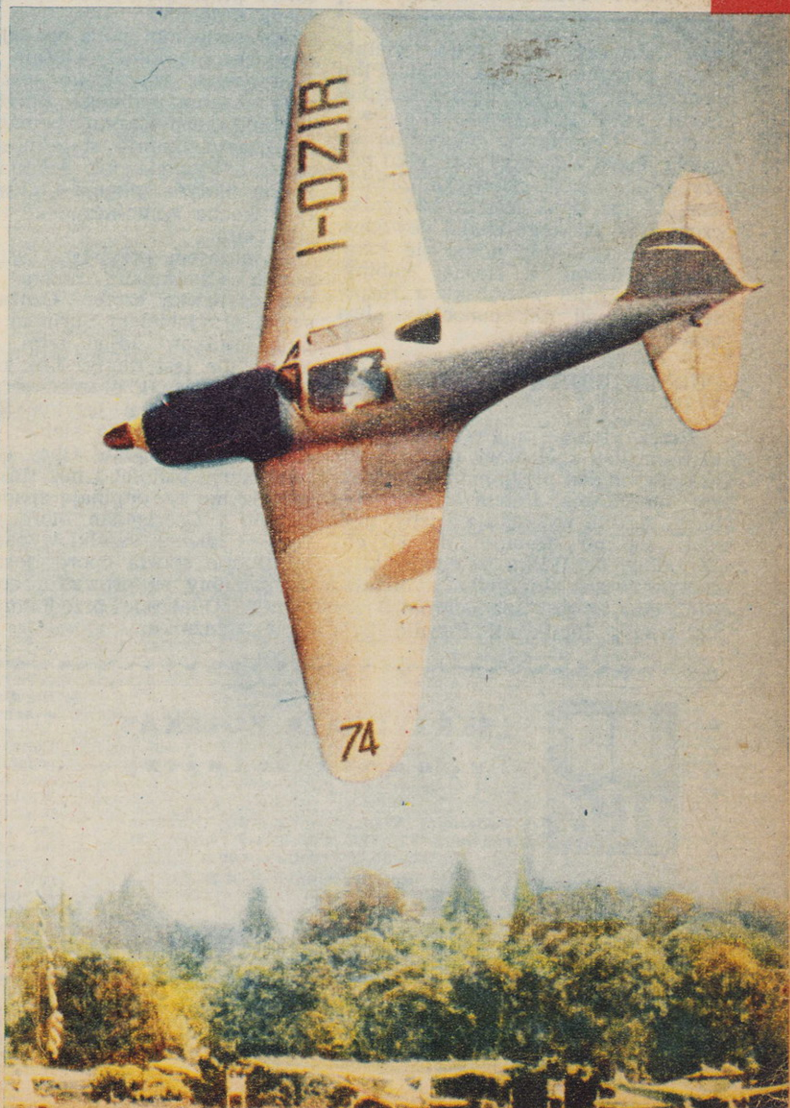
Nawet na maleńkiej wyspie Malcie na Morzu Śródziemnym lądującego w tamtejszym porcie lotniczym witają takie oto „stewardessy naziemne" (ground hostesses), pozostające w służbie brytyjskich linii lotniczych BEA.



W związku z możliwością całkowitego rozbrojenia — instalujemy zwykłe fotele dentystyczne. Rys. M. Smoczyński

EFEKTOWNY ZAKRĘT

W ramach wystawy lotniczej, jaka odbyła się w Wenecji (lotnisko Nicelli na Lido) zorganizowano interesujące pokazy maszyn wojskowych i sportowych. Na zdjęciu: Samolot sportowy SAI-2S, który zwyciężył w wyścigu dokoła laguny weneckiej, wykonuje efektowny zakręt na minimalnej wysokości.



ILUSTRACJE: CAF, BEA Magazine, „The Aeroplane and Aeronautics", „The Illustrated London News", „Ali Nuove".